

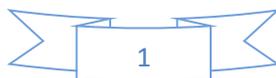
ELLOS Y NOSOTROS

Percepción que tienen los Habitantes de los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros sobre el Impacto Socio-Ambiental y del Proceso de Consulta Previa en el Marco de la Construcción de la Doble Calzada Buenaventura – Buga en sus Territorios.

Presentado por:

LUIS ARLEY ANGULO HINESTROZA

UNIVERSIDAD DEL PACIFICO
FACULTAD DE HUMANIDADES Y BELLAS ARTES
PROGRAMA DE SOCIOLOGÍA
BUENAVENTURA
ABRIL, 2019



ELLOS Y NOSOTROS

Percepción que tienen los Habitantes de los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros sobre el Impacto Socio-Ambiental y del Proceso de Consulta Previa en el Marco de la Construcción de la Doble Calzada Buenaventura – Buga en sus Territorios.

Presentado por:

LUIS ARLEY ANGULO HINESTROZA

Monografía para optar el título de Sociólogo

Asesor:

ORLANDO CASTILLO ADVINCULA

Mg

UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO
FACULTAD DE HUMANIDADES Y BELLAS ARTES
PROGRAMA DE SOCIOLOGÍA
BUENAVENTURA
ABRLI, 2019

DEDICATORIA.

A la memoria de mi padre Luis Marino Garcés Zamora, mi Bisabuela Cleotilde Mina y a la
Concepción Rio Naya donde nací y me crie.

AGRADECIMIENTO.

Al creador por darles la bendición a mis padres para que pudiera existir. Agradezco de manera muy especial a mi señora madre, María Emilia Angulo Hinestroza y mi abuela Martha Garcés y al resto de mi familia, a Angélica Rosero Ortiz, madre de mi hijo Jhon Lineker Angulo Rosero.

Agradecerle a la compañera Francia Morales quien no pudo culminar la carrera por decisión divina, de igual forma agradecerles a los otros compañeros y docentes que durante la carrera aportaron elementos para poder llegar hasta acá, porque el conocimiento se construye en la interacción con los otros. Agradecerle a la magister y primera asesora de este trabajo, Ingrid Nayive García Ramírez. Agradecerle a mi asesor Orlando Castillo por su acompañamiento en la continuidad de este proceso investigativo.

Y, por último, pero no menos importante a los habitantes de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros, que participaron de este proceso y a la Universidad del Pacífico por brindarme la oportunidad de prepararme para ayudar a mejorar las condiciones sociales de la región del pacífico colombiano. A todos ellos Olodumare y los Orishas les guarde los mejores deseos.

GRACIAS

TABLA DE CONTENIDO

ELLOS Y NOSOTROS

Percepción que tienen los Habitantes de los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros sobre el Impacto Socio-Ambiental y del Proceso de Consulta Previa en el Marco de la Construcción de la Doble Calzada Buenaventura – Buga en sus Territorios.....	1
INTRODUCCIÓN	8
CAPITULO 1	10
PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA	10
JUSTIFICACIÓN	16
OBJETIVO GENERAL	17
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	18
METODOLOGÍA	18
ESTADO DE ARTE	20
MARCO REFERENCIAL	27
MARCO CONTEXTUAL	27
MARCO NORMATIVO	35
APROXIMACIÓN TEÓRICA	40
CAPÍTULO II	71
Relaciones comunitarias, Valores culturales y Problemáticas sociales asociadas a la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en los consejos comunitarios, Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros.	71
RELACIONES COMUNITARIAS.	71
ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA DOBLE CALZADA.	72
CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA DOBLE CALZADA	79
NUEVOS ACTORES EN LOS TERRITORIOS	82
VALORES CULTURALES	86
PROBLEMÁTICAS SOCIALES.	88
ESPACIOS RECREATIVOS E INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS COMUNITARIOS.	91
CAPÍTULO III	101
El Medio Ambiente: Antes y Después de la Doble Calzada Buenaventura – Buga.	101
ANTES DE LA DOBLE CALZADA	101
DESPUÉS DE LA DOBLE CALZADA	103
MANEJO DE LAS FUENTES HÍDRICAS.	105
ACTIVIDADES ECONÓMICAS	107

APROVECHAMIENTO DE RECURSOS NATURALES.....	108
IMPACTO EN ALGUNAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS.....	112
LA AGRICULTURA.....	112
MINERÍA ARTESANAL.....	113
LA FLORA Y LA FAUNA.....	116
CAPÍTULO IV	127
El Proceso de la Consulta Previa en el Marco de la Construcción de la Doble Calzada	
Buenaventura - Buga	127
PARTICIPACIÓN COMUNICARÍA.....	127
DERECHOS CULTURALES.....	133
BUENA FE Y TRANSPARENCIA.....	136
INTERCULTURALIDAD.....	139
BENEFICIOS.....	141
CONCLUSIONES	146
RECOMENDACIONES	148
ANEXOS	¡Error! Marcador no definido.
REFERENCIAS	149

TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación del Valle del Cauca en el mapa de Colombia, Buenaventura en el mapa del Valle y el Consejo Comunitario Alto y Medio Dagua en el mapa de Buenaventura.....	30
Ilustración 2. Cuadro de Estructura Organizativa del Consejo Comunitario Alto y Medio Dagua.....	31
Ilustración 3. Ubicación del proyecto doble calzada Buenaventura – Buga en el mapa del Valle.....	33
Ilustración 4. Cuadro de inversión, Citronela – Loboguerrero.....	34

RESUMEN.

La construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga ha sido uno de los megaproyectos viales que los últimos gobiernos Nacionales le han dedicado mucho interés porque tiene como objetivo:

Garantizar la conexión de los centros productivos del país con el puerto de Buenaventura y la libre y segura movilización de carga de productos y mercancías nacionales e internacionales, dentro y desde el territorio colombiano hacia el exterior y viceversa, con mínimos tiempos de viaje, disminución de costos de operación, agilizando el tránsito de carga, y las actividades comerciales estratégicas para el desarrollo económico de Colombia. (DNP 2008, P. 3)

La materialización de ese megaproyecto vial a pesar de la consulta previa incidió en la fragmentación de muchas dinámicas, sociales, económicas, ambientales y la violación de algunos derechos culturales de las comunidades de los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros. Factores como esos fundamentaron el desarrollo de este trabajo investigativo, donde se planteó como objetivo *“Analizar la Percepción que tienen los Habitantes de los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros sobre el Impacto Socio-Ambiental y del Proceso de Consulta Previa en el Marco de la Construcción de la Doble Calzada Buenaventura – Buga en sus Territorios”*.

La investigación permitió dar cuenta que, en el proceso de la consulta previa y la ejecución del megaproyecto vial, los consejos comunitarios sufrieron cambios en sus relaciones comunitarias, en los valores culturales, en las dinámicas ambientales y se presentó violación de algunos derechos culturales por parte del Instituto Nacional de Vías (Invias) y los consorcios en cargados de la ejecución del proyecto.

Palabras claves: Desarrollo económico, Megaproyecto, Doble Calzada Buenaventura – Buga, Consejos Comunitarios, Consulta Previa, Impacto socio-ambiental, Percepción.

INTRODUCCIÓN

Cuando empieces a leer este trabajo ten presente que, ELLOS, son las políticas de desarrollo económico de los últimos Gobiernos Nacionales de Colombia, representadas en la apertura económica, las políticas neoliberales, la expansión portuaria, los megaproyectos de vías de cuarta generación (Doble Calzada Buenaventura – Buga) y, NOSOTROS, son las comunidades representadas en los Consejos Comunitarios. Así podrás entender el porqué de este título.

En las últimas décadas para los gobiernos nacionales, Pastrana, Uribe y Santos, uno de los temas de mayor importancia han sido las dinámicas portuarias, los tratados internacionales de comercio, la construcción de vías de cuarta generación y todo lo relacionado con el crecimiento económico. Esta dinámica toma fuerza con la apertura económica de 1990, y Buenaventura entra de forma directa en el interés del Estado colombiano para la apuesta al mercado global y para el desarrollo de megaproyectos portuarios y viales que ayudaran a mejorar la competitividad, el crecimiento económico y la conexión de las mercancías con el interior del país en menos tiempos. En ese proceso las comunidades étnicas afrocolombianas se vieron en la necesidad de defender sus derechos al territorio colectivo, y más en el caso de los megaproyectos que inciden en territorios colectivos provocando dinámicas que en ocasiones son más negativas que positivas.

Para los últimos gobiernos Uribe, Santos y los sectores económicos, la continuidad del desarrollo de los megaproyectos de expansión portuaria y la construcción del corredor vial Buenaventura – Buga - centro del país, es estratégico para la dinámica del crecimiento económico y el “desarrollo social” de Colombia. Pero por el otro lado, es evidente la disputa por el control del territorio entre las comunidades y los gobiernos de turno que poco les interesa las consecuencias de la materialización de las dinámicas modernizadoras como la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, que genero violación de algunos derechos colectivos e incidió en la fragmentación de las relaciones comunitarias y los valores culturales.

En ese sentido esta propuesta pretende estudiar las percepciones que tienen los habitantes de los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros del impacto socio-ambiental y del proceso de la consulta previa adelantada con el

Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) en el marco de la construcción de la doble calzada Buenaventura –Buga en sus territorios (2005 a 2017)

Este trabajo se estructura en 4 capítulos. En el primero se encuentra lo preliminar de la investigación: la presentación del problema, la pregunta de investigación planteada, la justificación, los Objetivos, las consideraciones metodológicas, el estado de arte, el marco referencial, el marco normativo que se debe tener en cuenta en megaproyectos como el de la doble calzada que intervienen territorios étnicos y la aproximación teórica. En el segundo se estudian las Relaciones comunitarias, Valores culturales y Problemáticas sociales. En el capítulo 3, se estudia las dinámicas medio ambienteles antes y después de la Construcción de la Doble Calzada Buenaventura – Buga. Y en el cuarto capítulo se encuentra algunas dinámicas de la consulta previa de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros con el Invías. Y por último las conclusiones surgidas del resultado del proceso investigativo y la bibliografía.

CAPITULO 1

PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA

Uno de los temas de mayor importancia para el Estado colombiano desde la apertura económica ha sido el desarrollo de los megaproyectos de infraestructura portuaria y la construcción de la doble calzada Buenaventura-Buga, que contribuirá a disminuir los tiempos de movilización de mercancía proveniente de los puertos vía terrestre. Así mismo, lograr que la región del Pacífico, y en particular que el puerto de Buenaventura, se convierta en eje de la integración nacional en la búsqueda de ser parte importante del sistema económico mundial, lo que, a la vez, según los últimos gobiernos, específicamente el de Juan Manuel Santos permitiría el crecimiento social de la población del distrito de Buenaventura y ayudaría a la satisfacción de las necesidades básicas.

El distrito de Buenaventura según los expertos en el tema ambiental, es uno de los territorios más ricos en fuentes hídricas en el departamento del Valle del Cauca y de Colombia, no obstante, su población padece por la deficiencia en el suministro de agua potable, viéndose obligados a protestar el día miércoles ocho de marzo de 2017, cerrando diferentes vías de tránsito y en medio de esas protestas, el gobierno Santos visita la ciudad única y exclusivamente para la inauguración del Puerto de Aguadulce. Aunque el presidente hizo un llamado para que la problemática se solucione, por no estar en tiempos de campañas electorales, no hizo presencia en los sitios de concentración para escuchar a las comunidades.

No se está en contra del propósito que se quiere alcanzar para que Buenaventura se convierta en el eje de la integración económica nacional y mundial, pero no se puede dejar de lado y colocar en discusión el poco interés por los asuntos de los habitantes.

Uno de los temas que preocupa es la brecha que existe entre el puerto y la ciudad, el poco interés por el desarrollo social del Distrito y los fenómenos que se han presentado a partir de la implementación de las políticas neoliberales de ampliación portuaria. Sin dudas, esto ha dejado en evidencia el interés por el puerto y la brecha que hay respecto a la insatisfacción de las necesidades socio-económicas de los habitantes.

El modelo económico que se inicia en Colombia en el año de 1986 bajo el periodo presidencial de Virgilio Barco, marcaría precedentes importantes para el país y el Distrito de Buenaventura.

En el “Encuentro sobre la Cuenca del Pacífico”, realizado en Manizales, en junio de 1987, inversionistas, delegados de gremios y políticos, entre los que se encontraban: Pastrana, López y Betancourt protocolizaron como “propósito nacional”, el compromiso de sacar adelante los proyectos de desarrollo. En este orden, el Pacífico es ahora el nuevo eje económico y geopolítico del universo (Grupo Cimarrón, 1987. p. 88).

Esta apuesta económica, sería materializada por el presidente Cesar Gaviria, quien desarrolló la política aperturista, sectorial y privatizadora, dictada por el Fondo Monetario Internacional (FMI). Esta introduce a Colombia de manera acelerada el llamado desarrollo del modelo neoliberal, por medio de leyes entre las que se encuentra la Ley 01 de 1991 que generó el nuevo marco regulatorio de las organizaciones portuarias llevándolas a decretar la liquidación de los puertos de Colombia (Colpuertos), con el fin de pasar a la modernización portuaria y funcionar bajo Concesiones Portuarias, dirigidas por Sociedades Portuarias Regionales y Operadores Portuarios, que serían los administradores y ejecutores de este proceso, justificando que, debido al atraso portuario, esta no generaban una estabilidad fiscal (Varela. 2008, p. 178)

Ese modelo de desarrollo neoliberal de acuerdo a Martínez (2014, p. 3) *“cobija una tendencia de políticas de renacimiento y desarrollo de ideas liberales clásicas, tales como la importancia del individuo, el papel limitado del Estado y el valor del mercado libre”* y dentro de sus objetivos se encuentran *“el crecimiento económico, a través del libre mercado, con el fin de hacer más prósperas las regiones y los países y lograr bajar los índices de desempleo, pobreza y desigualdad”* (Martínez, p. 3). Con esto se entiende un poco que el modelo de desarrollo económico neoliberal consiste en liberar la economía al libre comercio y limitar el papel del Estado a través de los gobiernos de turnos que representan más los intereses de las elites y reducen los gastos públicos con estrategias que las justifican en la idea de Progreso, Desarrollo y Modernización, lo que en últimas termina favoreciendo a unos pocos.

El nuevo orden del mercado económico que se dió a nivel mundial marcó grandes transformaciones en Colombia, lo que se empezaría a sentir en la década del 90. Las transformaciones económicas como la privatización de empresas publicas ocasionaron

conflictos territoriales entre comunidades étnicas y las multinacionales por la intervención en sus territorios para la materialización de las políticas neoliberales de desarrollo de los Megaproyectos de infraestructura de apertura portuaria.

A partir de la promulgación de la Constitución Política de 1991, en Colombia las comunidades Negras lograron producto de sus luchas, el reconocimiento y protección a la diversidad étnica y cultural, para garantizar la autonomía territorial, la integridad de los derechos de las comunidades (negras, indígenas, palanqueras y raizales) que históricamente han sido invisibilizadas y excluidas.

Para las comunidades Negras (afrocolombianas) el reconocimiento Constitucional a través del artículo transitorio 55 que le dió vida a la Ley 70 de 1993, ha permitido la reivindicación y fortalecimiento de unos derechos para garantizar la inclusión a la sociedad colombiana a partir de la diferencia. Entre el conjunto de derechos que se reconoce, la titulación colectiva ha ayudado a fortalecer la protección de un sistema de vida construido en el territorio, entendiéndose éste como; el espacio donde se materializa la cosmovisión de las comunidades negras.

Las comunidades Negras (afrocolombianas) han venido establecido un estrecho vínculo con el medio ambiente territorial, han interpretado más allá de lo material, lo han hecho su hábitat, su espacio ancestral, tradicional de vida y de actividades culturales, económicas, sociales y políticas, y eso les ha permitido no solo construir una identidad, sino conservar una historia. Pero todo eso sufre transformaciones cuando hay interés de desarrollo económico que beneficiará directamente el estatus de unos pocos.

La construcción de la doble calzada Buenaventura-Buga, busca disminuir los tiempos de movilización de mercancías hacia el interior de Colombia, de igual forma el desarrollo de megaproyectos viales como ese permitirá la facilidad de la integración económica de un país, pero a la vez, su construcción genera en las comunidades intervenidas impactos socio-ambientales, culturales, violación de derechos étnicos, transformación del territorio y de su sistema económico, así como el fraccionamiento entre la comunidad y sus líderes.

Los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón del distrito de Buenaventura son dos territorios colectivos intervenidos de manera directa por el desarrollo del megaproyecto vial de la construcción de la doble calzada Buenaventura-Buga, proyecto

que para el interés económico gubernamental, nacional y trasnacional es fundamental, como puede constatarse en los CONPES 3045 de 1999, 3422 de 2006 y 3476 de 2007.

De acuerdo a estos CONPES se justifica la necesidad de construcción de vías de tercera generación y se explica la importancia de la construcción del corredor vial Buenaventura – Buga para el crecimiento económico del país y en esa línea es clara la intención estratégica de los megaproyectos de interés social para los sectores políticos y económicos, ya que así pueden reasentar a las comunidades que se encuentran en los territorios estratégicos para la ampliación portuaria, pero en muchos casos este reasentamiento no se hace teniendo en cuenta las características del contexto en el que se encontraba la comunidad y pueden llevar a la intensificación de las necesidades básicas y el surgimiento de nuevos problemas en esas comunidades reasentadas. Un claro ejemplo es el megaproyecto de la ciudadela San Antonio, donde, de acuerdo a (García, 2016) presentan problemáticas en: educación, salud, desempleo, inseguridad, transporte, en servicios públicos domiciliarios entre otras problemáticas.

El desarrollo de los megaproyectos de expansión portuaria, y la construcción de la vía doble calzada Buenaventura – Buga, ha generado beneficios, pero al mismo tiempo consecuencias en las comunidades que han sido intervenidas de manera directa y desplazadas a otros espacios para abrirle paso a la construcción de los megaproyectos de infraestructuras portuarias y vías, de cuarta generación que permitirán que Colombia se integre al mercado global y tenga mayor crecimiento económico, pero es en esa lógica de la modernización que las comunidades rurales, negras, indígenas y parte de la población bonaerense no ha podido satisfacer a plenitud las necesidades sociales como; salud, educación, agua potable y además, continúa en los primeros lugares de las ciudades de Colombia con los indicadores más altos de pobreza y desempleo.

Es claro que no solo en la lógica del Estado colombiano, sino en la de la economía mundial, los megaproyectos de infraestructuras viales son importantes para la conexión del desarrollo económico de un país y, en esa lógica, el desarrollo de la construcción de la vía Buenaventura-Buga es importante para el crecimiento económico de Colombia. Pero, al mismo tiempo representa conflictos para las comunidades negras, por la disputa del territorio, eso debido a la importancia que este tiene para unos y otros.

Para los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón el desarrollo de la construcción de la doble calzada Buenaventura-Buga ha causado impactos en sus territorios, ocasionado fraccionamiento en el sistema de relaciones comunitarias y territoriales, además, el despoblamiento de veredas por los nativos y el repoblamiento por foráneos.

La intervención de los megaproyectos en los territorios étnicos de Buenaventura ha generado confrontaciones entre el gobierno Santos, comunidades y terceros, ya que para las comunidades negras el territorio

..., los recursos y la cultura forman una unidad bio-cultural¹, el desarrollo de la cotidianidad de estas comunidades en consonancias con la relación que hacen de su espacio vital (ríos mar, playas, lomas, montaña, selva humedad y manglares), en la medida que esta brinda la posibilidad y la oportunidad de satisfacer las necesidades domésticas, pero no solo estas, sino también necesidades estéticas y espirituales (Paz & Banguero. 2008, p. 117)

En esa medida el territorio es el lugar donde estas comunidades constituyen un conjunto de relaciones con los componentes de la naturaleza y con el semejante.

De lo anterior, a diferencia de lo que ocurre en el capitalismo, para las Comunidades Negras (afrocolombianas) de los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón cuando se habla de territorio acoge el espacio, donde se concibe la vida, la supervivencia, la identidad en esa convivencia con la naturaleza y sus creencias espirituales, ya que parte de la continuidad de las comunidades depende de la relación que se ha tejido con el medio ambiente.

En esa línea de los derechos constitucionales para las comunidades negras, la protección del territorio es importante ya que les permite la continuidad de la identidad cultural y la materialización de sus prácticas y la supervivencia, así como la conexión con su pasado, que les ha permitido el sentido de pertenencia y amor por el territorio, donde ancestralmente han construido una identidad cultural que les ha ayudado a su existencia. Sin dudas, el reconocimiento constitucional para las comunidades negras en Colombia marcó un gran significado, pero también representan un obstáculo para llevar a cabo con facilidad los megaproyectos económicos de la clase hegemónica colombiana.

Para la clase hegemónica estos territorios étnicos son importantes, para el desarrollo de los megaproyectos y la explotación de los recursos naturales que ayuden al crecimiento económico, por lo tanto, de cualquier manera, se tiene que realizar los Megaproyectos, ya

que el bien general prima sobre el particular, sin importar las afectaciones de las comunidades que se encuentra en esos territorios. Tal es el caso de las comunidades étnicas del Distrito de Buenaventura, que han sido intervenidas por el proyecto de la construcción de la doble calzada Buenaventura-Buga.

Según el Departamento Nacional de Planeación (DNP) (2008) *“La apertura al pacífico y el desarrollo del litoral Pacífico es clave para la internalización económica de Colombia en la cuenca asiática y americana en este océano”* (p.1). De esa manera se puede entender el significado de la importancia del desarrollo de los grandes megaproyectos de infraestructuras de ampliación portuaria y la construcción de la doble calzada Buenaventura-Buga. Sin temor a equívocos, en la lógica del discurso del desarrollo de acuerdo a Arturo Escobar, gran parte de población del Pacífico y en especial la de Buenaventura hoy Distrito, no es parte central del “desarrollo económico” para mejorar sus condiciones socio-económicas (2008)

El desarrollo de proyectos de infraestructuras como el de la doble calzada Buenaventura – Buga sin dudas ocasionan impactos socio-ambientales en los territorios que se intervienen y rompen con un sistema de estructura económica comunitaria, así como la desintegración del tejido social comunitario, familiar, pérdida del interés de apoyo de los líderes para las gestiones sociales. Problemas como esos son a los que se han enfrentado los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón por la intervención de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en sus territorios.

De acuerdo a todo lo antes mencionado y la importancia que representa el desarrollo de la región del Pacífico y la materialización de los Megaproyectos de infraestructura portuaria en el distrito de Buenaventura, que permitirá la integración de Colombia a la economía mundial y lo que ha significado la intervención del desarrollo de los Megaproyectos de infraestructura portuaria en los territorios étnicos, que surgió la pregunta de esta investigación: **¿Cuál es la percepción que tienen los habitantes de los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros del impacto socio-ambiental y del proceso de la consulta previa en el marco de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en sus territorios?**

JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo investigativo es por el deseo de ir más allá, reconocer y analizar las percepciones que tienen los habitantes de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros sobre el impacto socio-ambiental y del proceso de la consulta previa en el marco de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en sus territorios, ya que el megaproyecto vial incidió en los territorios colectivos ya mencionados. En ese sentido la importancia del trabajo investigativo es por la historicidad que representa el territorio para las comunidades afrocolombianas que lo ven más allá de la porción de tierra. Para estas comunidades étnicas el territorio y los recursos naturales es donde se conforma una unida bió-cultural, con el desarrollo de sus cotidianidades, en esa relación que establecen con su espacio en la realización de las actividades sociales, económicas, culturales y políticas que les ha permitido construir una identidad cultural. (Paz & Banguero 2008 p.117)

En esas dinámicas, las comunidades afrocolombianas han establecido un vínculo muy estrecho con la naturaleza (medio ambiente territorial) lo que les ha permitido interpretar más allá de lo económico, además, lo han construido en su hábitat, un espacio donde reposan y se reproducen unos conocimientos y costumbres ancestrales que les ha permitido mantenerse en el espacio y en el tiempo.

A diferencia de lo anterior es relevante mencionar que para la lógica del capitalismo el territorio es visto como fuente de riqueza y crecimiento económico, donde se puede generar condiciones para la reproducción de capital al menor costo posible y los intereses y visiones de las comunidades étnicas (afrocolombianas) no están positivamente en ese proyecto económico lo que genera un conflicto, por las violaciones de algunos derechos colectivos que estas comunidades tienen como grupos étnicos. Su mando le ha eso por la intencionalidad que tienen muchos sectores económicos por desaparecer la consulta previa, uno de los mecanismos de participación que les ha permitido en las ultimas casi tres décadas garantizarles a las comunidades étnicas la protección del territorio y la reducción de los impactos negativos que ocasionan el desarrollo de megaproyectos como el de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga si se realizan sin un proceso de consulta previa.

Este trabajo es importante para el programa de Sociología de la Universidad del Pacífico y el Distrito, no solo porque permitirá entender las percepciones que tienen los habitantes de estos consejos comunitarios, frente a los impactos que genera el desarrollo del proyecto vial y los Megaproyectos de infraestructura portuaria, impulsados por la lógica del nuevo modelo de la economía mundial, al cual se ha integrado Colombia, sino porque también permitirá pensar más en los conflictos que presentaran las comunidades étnicas en Buenaventura, por la permanencia y la protección de los territorios colectivos que son de interés económico para la reproducción de capital privado, donde los intereses de las comunidades afrocolombianas e indígenas no están incluidos directamente. Por otro lado, ayudará a la reflexión sobre las estrategias que deben utilizar las comunidades negras y se inserta dentro de la misión y visión de la Universidad del Pacífico y dentro del objeto del programa de sociología en apoyo a estas comunidades étnicas para que creen alternativas que les permitan discutir con los sectores políticos y económicos de los efectos de las intervenciones del desarrollo de los grandes proyectos de modernización del puerto de Buenaventura en sus territorios.

Con este trabajo no solo se pretende obtener el título de sociólogo, sino, realizar un análisis de los impactos socio-ambientales percibidos por los habitantes de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón que permita ayudar a fortalecer los mecanismos de participación y decisión en consultas previas de Megaproyectos de infraestructuras que se realicen en sus territorios para así evitar muchas consecuencias, ya que no solo estos proyectos generan beneficiarios, sino, también ruptura de un conjunto de relaciones que las comunidades tienen con el territorio

OBJETIVO GENERAL

- Analizar la percepción que tienen los habitantes de los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros del impacto socio-ambiental y del proceso de la consulta previa en el marco de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en sus territorios

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Explorar los impactos sociales de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga desde la percepción de los habitantes de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros y de las relaciones comunitarias antes y después.
- Identificar los principales impactos ambientales desde la percepción de los habitantes de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros antes y después de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga.
- Analizar la percepción que tienen los habitantes sobre el proceso de la consulta previa entre el Invías y los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros.

METODOLOGÍA

De acuerdo a los objetivos y el problema de investigación, para el desarrollo de este trabajo se utilizó el tipo de investigación “cualitativa” porque abordo los testimonios de los habitantes involucrados, frente a los impactos de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, además *“La característica fundamental de la investigación cualitativa es su expreso planteamiento de ver los acontecimientos, acciones, normas, valores, etc., desde la perspectiva de la gente que está siendo estudiada”* (Mella, 1998, p. 8) El desarrollo de esta investigación buscó describir y analizar los impactos en torno a la construcción de la doble calzada que intervino los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros, para ello se tuvieron en cuenta elementos como: las percepciones, acontecimientos, opiniones y las experiencias de los habitantes de las diferentes comunidades de estos dos consejos comunitarios del distrito de Buenaventura.

De acuerdo a lo anterior, la unidad de análisis de este trabajo investigativo se refirió a: Los Impacto Socio-ambientales ocasionados por la construcción de la doble calzada. Esto permitió que se tuvieran presentes, las percepciones de los habitantes y líderes sobre los efectos del desarrollo del megaproyecto vial en sus territorios, teniendo presente que este va en función del desarrollo económico colombiano. Por lo tanto, este se constituye en un

estudio **descriptivo- analítico**, ya que este enfoque permite comprender, analizar, construir e interpretar la realidad desde lo que piensan y viven los sujetos involucrados.

El diseño de la investigación fue de corte **etnográfico y documental**, ya que permitió acceder a la información e interactuar de manera directa con los sujetos y realizar una revisión de documentos para luego pasar al análisis del tema propuesto frente a la realidad de los involucrados en torno a las dinámicas del desarrollo del megaproyecto vial.

OBJETO DE ESTUDIO

Habitantes de los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros	
Criterios de selección de los participantes	
Primera instancia	Nativos de los consejos comunitarios que vivan en el territorio.
Lideres Representante legal Agricultores Mineros artesanales Otros	Junta directiva de los consejos comunitarios
Segunda instancia	Personas que habitasen en el territorio por más de 15 años

Fuente: Elaboración propia

Los participantes de primera instancia en la investigación fueron, los que se desempeñan en las respectivas juntas organizativas de estos territorios colectivos y en la minería artesanal, la agricultura u otra actividad económica comunitaria. Los de segunda instancia fueron, las personas nativas y foráneas que llevaban viviendo en el territorio por más de 15 años y fueron afectados de una u otra manera por el desarrollo del megaproyecto de la construcción de la doble calzada Buenaventura - Buga.

ESTADO DE ARTE

El tema aquí propuesto se refiere al impacto socio-ambiental que ocasiono la intervención del megaproyecto de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, en los territorios colectivos de los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros. Para este trabajo, se hizo una revisión documental para saber si existían investigaciones previas al tema y conocer desde qué campos se había abordado y hasta dónde se profundizó. Así mismo, lograr identificar los principales hallazgos y la apuesta metodológica desarrollada. La revisión de antecedentes develó el tema ya ha sido investigado en unos campos del conocimiento, como el cultural y el económico pero no han profundizado desde el punto de vista de esta investigación, el cual es: El análisis de las Percepción que tienen los Habitantes de los Consejos Comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros sobre el Impacto Socio-Ambiental y del Proceso de Consulta Previa en el Marco de la Construcción de la Doble Calzada Buenaventura – Buga en sus Territorios.

Martínez (2008) realizó un trabajo titulado “Lo Cierto y lo Incierto de la Construcción de la vía Alternativa Interna en Buenaventura”, planteó como objetivo general “Describir el proceso de gestión social de la construcción de la vía alternativa – interna en Buenaventura” (Martínez, 2008, p. 5), con este objetivo, la autora buscaba describir la gestión social del Instituto Nacional de Vías (Invías) respecto a la consulta previa, teniendo en cuenta que esta es una comunidad negra que, de acuerdo al convenio 169 de la OIT y la ley 70 de 1993, se le debe consultar cuando se va a intervenir en sus territorios con cualquier proyecto.

Para describir ese proceso de gestión social Martínez tuvo en cuenta la participación social y le da importancia a la relación entre Estado y Sociedad Civil, enfocándose en conceptos como el de Democracia, que impide el surgimiento de Estados Totalitarios y Autoritarios. Para entender esa relación entre Estado y sociedad civil, Martínez tiene en cuenta teóricos como: Alain Touraine y Manuel Castells. En la relación Estado Sociedad Civil, Castells introduce un nuevo elemento, la **globalización** “Que desborda la capacidad de gestión de los Estados”. Otros aspectos tenidos en cuenta en esta investigación fueron: desarrollo y ambiente, el problema del desarrollo en el Pacífico y desde el capitalismo

verde la destrucción de la biodiversidad, la crisis entre la naturaleza y la sociedad (Martínez, 2008, p. 8 a 17)

La metodología utilizada en este trabajo fue: entrevistas, grupo focal, revisión documental, como plan de manejo ambiental y licencia ambiental (Martínez, 2008, p. 6 y 7) Esos elementos les ayudaron a concluir que a pesar de los mecanismos legales de participación, en el proceso llevado a cabo entre el Invías y la comunidad, no fue transparente y de un mayor alcance, ya que se presentaron inconsistencias entre algunos habitantes que no les llegó la información, debido a la falta de tiempo en las negociaciones con las comunidades. Esos malos entendidos, de acuerdo a Martínez, fueron en parte por el descuido del comité de veeduría de la comunidad que no realizó su labor, por los intereses personales. ¡Hasta dónde llegan los intereses de los líderes por proteger los intereses de su territorio!

En ese orden de ideas en cuanto a la participación Martínez dice en una de sus conclusiones que:

En la construcción de la vía alterna-interna la participación, entendida como la intervención en todo los aspectos de la vida pública, la defensa de los derechos e intereses comunes ya sea de manera individual o colectiva se redujo a un simple requisito que había que cumplir para el normal funcionamiento del proyecto y por esto los espacios para la intervención de la comunidad era limitada y sujeto a lo que fuera más conveniente para Invías, pero esa limitación no fue solo para la comunidad sino también para las autoridades locales en aspectos fiscalizadores (personería, defensoría, etc.) y hasta la alcaldía misma, quienes por más quejas que recibieron de las comunidades asentadas en el área de influencia del proyecto, no pudieron más que brindar soluciones temporales acordando medidas que finalmente no se cumplieron y solamente dilataban el tiempo (p.45)

Martínez, interpretó cómo la participación fue reducida al simple requisito para legitimar el cumplimiento del propósito del desarrollo del proyecto vial. En ese orden de ideas, también develó cómo las autoridades locales fueron impedidas para realizar veeduría. Pero, me surgen dos interrogantes, teniendo en cuenta todo el proceso que inicia en 1986 y se intensifica en los 90 con las políticas neoliberales, la apertura económica, la expansión y modernización portuaria ¿han sido las autoridades locales autónomas de tomar decisiones y realizar veeduría con respecto a ese proceso libremente? ¿Con este propósito de convertir el puerto de Buenaventura en eje de la integración económica nacional e internacional las autoridades locales son tenidas en cuenta para las decisiones que les afecta? Estos son interrogantes que se profundizarán más adelante de este documento.

En cuanto a la consulta previa, que es un derecho de participación para las comunidades negras e indígenas, Martínez deja claro que este proceso se realizó, pero, se presentaron inconvenientes que se entienden como negativos, debido, en parte, a los intereses individuales de algunos habitantes de la misma comunidad, que primaron sobre el colectivo. Martínez dice que:

Los acuerdos a los que se llegó en la consulta previa no fueron cumplidos en su totalidad y las modificaciones de los acuerdos tampoco fueron cumplidos en su totalidad sino parcialmente y en este hecho la responsabilidad es compartida entre la comunidad e Invías. El primero, por no haber ejercido eficaces acciones fiscalizadoras que permitiera defender sus derechos y el segundo, por aprovechar la ausencia de conocimiento sobre el uso y alcance de los mecanismos de participación por parte de la comunidad para pasar por encima de sus derechos y no darles lo que por ley le correspondía. (Martínez, 2008, p. 47)

En ese sentido se entiende que el proceso de la consulta previa es tenido en cuenta, pero la falta de cohesión y de intereses colectivos entre los líderes y sus habitantes, ayudó a que los propósitos acordados cambiaran y no se obtuvieran los mejores resultados del proceso de la consulta previa. En ese orden de ideas, Martínez pone en evidencia en sus conclusiones aspectos importantes para tener en cuenta a la hora de realizar la consulta previa, no sólo para los encargados de ejecutar el proyecto sino también para las comunidades que no tienen ese espíritu y la conciencia comunitaria (Martínez, 2008, p. 45 a 48).

Dos años más tarde Gómez y Garcés (2010) realizaron un trabajo que titularon “Impacto socioeconómico causado por la Construcción de tramo 1, 2, 3, 4 de la Doble Calzada Buenaventura – Buga” Los autores se plantearon como objetivo general “Identificar los impactos socioeconómicos causados por la construcción de los tramos 1, 2, 3, 4 de la doble calzada Buenaventura – Buga”

De acuerdo a los planteamientos, se puede entender que, para dar respuesta a ese objetivo, los investigadores realizaron una evaluación del proyecto teniendo en cuenta la generación de empleo para los habitantes de las comunidades alrededor de estos tramos y los beneficios de la compra de las viviendas ubicadas alrededor de la influencia del proyecto (2010). En ese orden de ideas los investigadores dicen que:

Respecto al desarrollo de la obra se puede asumir que, en lo social, ésta ha permitido aspectos positivos como: el mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad, la disminución del índice de

desempleo rural, el mejoramiento de las instituciones educativas rurales y el mejoramiento de la movilidad (p. 51)

En este trabajo Gómez y Garcés (2010) tuvieron en cuenta aspectos como: la perspectiva del desarrollo, aprovechamiento de la economía de escala, relación entre pobreza y sector transporte, según los investigadores “Gannon y Liu (1997), abordan el tema de la relación entre pobreza y el sector de transporte” con el fin de identificar los casos para los que la inversión en infraestructura de transporte ha tenido buenos resultados en la reducción de la pobreza. Se puede interpretar que, para Gómez y Garcés, a partir de los resultados obtenidos de esos trabajos quieren dar a entender que con la construcción de la vía se va a mejorar el transporte y se reducirá la pobreza en estas comunidades que son intervenidas con el proyecto. La metodología utilizada en este estudio fue, deductiva, a partir de la recolección de información de las fuentes primarias como instituciones y la comunidad (Gómez & Garcés, 2010, p. 12). Los investigadores dicen que:

En cuanto a los hechos económicos que genera el desarrollo de esta obra, se puede amanera de conclusión decir que esta obra contribuirá en cada uno de los actores a mejorar considerablemente sus estados económicos, en el caso particular de Buenaventura se puede visualizar el aumento de sus recursos por concepto de impuestos tributarios debido al asentamiento de una gran diversidad de empresas interesadas en la inversión local, a su vez el sector portuario vera el aumento de sus operaciones y cumplimiento de y cumplimiento de tiempos reductores los cuales se reflejan en el acrecentamiento de sus ingresos, la comunidad tendrá a disposición empresas cuya vinculación permitirá a través del empleo mejorar la calidad de vida urbana y rural, el cual hace parte del impacto social que genera el desarrollo de esta obra en la comunidad y el cual se persigue en el desarrollo no solo de esta importante construcción sino en cada uno de los importantes proyectos que se visualizan para el mejoramiento de la comunidad (Gómez y Garcés 2010, p. 54)

En ese mismo año, se realizó otra investigación titulada “Diagnóstico de la gestión socio-ambiental en proyectos viales Concesionados en Colombia a partir de estudios de casos”, las autoras: Martínez Agudelo, Ortega Mendoza, & Ramírez Valencia, se plantearon como objetivo la “Revisión y análisis de casos de la gestión socio-ambiental en proyectos de infraestructuras”. Los aspectos tenidos en cuenta fueron: Antecedentes de la normatividad ambiental en Colombia, enfoque de la gestión y evaluación ambiental en Colombia, la gestión social en los proyectos de desarrollo y la Constitución Política de 1991, ya que esta garantiza velar por los recursos naturales, los derechos y deberes individuales y colectivos. La metodología aplicada para este diagnóstico fue el estudio de casos, que les permitió concluir que:

La guía de manejo ambiental para el sector vías actualmente manejado por el Invías queda corto para los manejados por concesiones viales, porque no contempló todos los aspectos sociales y ambientales como (Información, consulta y concertación. Componente y negociación de predios) además, se deben incluir procesos de formación y participación a las comunidades de tal forma que los proyectos viales brinden su desarrollo integral, brinden herramientas a las comunidades para mejorar sus condiciones (Martínez Agudelo, Ortega Mendoza, & Ramírez Valencia, 2010, p. 56)

Por otro lado, Hernández (2011) se propuso en su investigación, “Determinar las condiciones necesarias para la elaboración de estudios ambientales incluyentes en territorios de comunidades negras que faciliten el proceso de consulta previa a comunidades tradicionales. Estudio de caso del corredor vial Buga – Buenaventura, tramo del Consejo Comunitario del Alto y Medio Dagua, en el Distrito de Buenaventura, Departamento del Valle del Cauca” (Hernández, 20011, p. 27).

Con este estudio Hernández, buscó analizar la participación de la comunidad del Consejo Comunitario Alto y Medio Dagua en el proceso de consulta previa llevada a cabo en el 2006, con el Invías acerca de los estudios de impactos ambientales que ocasionaría en sus territorios la Construcción de la vía Doble calzada Buenaventura – Buga, y a su vez, analizar cuáles fueron las condiciones necesarias para la elaboración de ideas ambientales, las cuales incluyeran el territorio (Hernández, 2011, p.1 & 27)

Las técnicas de recolección aplicadas en este estudio fueron: Como herramientas participativas las entrevistas semi-estructuradas y aplicación de encuesta, esto fue a través de diseño etnográfico. Algunos de los aspectos tenidos en cuenta fueron: Participación Comunitaria y sus perspectivas os aspectos, el territorio para las Comunidades Negras y su Organizaciones, la concertación, socializaciones y diálogo de saberes. Entre las conclusiones se tiene:

Las valoraciones de los impactos ambientales, no deben quedarse con el sólo referente del conocimiento y la idoneidad matemática de los expertos en la utilización de las metodologías y las matrices, esta valoración debe hacer evidente que contiene los elementos de percepción del individuo involucrado; el cual desde su experiencia, sabe si algo le afecta en bajo, medio o mayor grado, sus posibilidades, categorías que fácilmente se pueden convertir a datos cuantificables desde las matemáticas previo ejercicio participativo y estableciendo acuerdos. (Hernández, 2011, p. 132)

La quinta investigación titulada “Impacto Socio-Culturales de la construcción de la Doble Calzada Buga – Buenaventura en la Comunidad Indígena Nasa Kiwe del Territorio de La Delfina” (2014). Góngora & Campo, se plantearon como objetivo general “Analizar

los impactos socio-culturales provocados por la construcción de la doble calzada Buga – Buenaventura en la comunidad Nasa Kiwe ubicada en el territorio de la vereda La Delfina” (Góngora & Campo, 2014, p. 21).

Lo que buscaron las investigadoras, teniendo en cuenta que con el desarrollo de este megaproyecto se introdujeron nuevas prácticas económicas en las cuales algunos sujetos de esta comunidad participaron de manera activa en la ejecución de las obras en la cual interactuaban con otros sujetos de culturas diferente, fue: analizar el impacto socio-cultural provocados por el desarrollo del proyecto vial Buenaventura – Buga en la comunidad indígena Nasa Kiwe ubicada en la vereda la Delfina.

Los aspectos teóricos centrales de este trabajo investigativo fueron: La Ecología y La Política. Se tuvieron en cuenta los aportes del autor Arturo Escobar, que ha estudiado mucho de la realidad del Pacífico colombiano. Esta investigación fue de tipo exploratorio – descriptivo, las técnicas de recolección de datos fueron: entrevistas y observación participante y no participante. Algunas de las conclusiones a las que llegaron Góngora y Campo fueron que:

Los pueblos indígenas se encuentran inmersos en un modelo de desarrollo económico que tiene especial interés por los territorios étnicos y, sobre todo, por sus riquezas naturales que son concebidas como fuente de explotación para la acumulación del capital. Esta concepción capitalista es la que pone en riesgo la autonomía e integridad cultural de estos pueblos indígenas. Los megaproyectos de infraestructuras son producto de este nuevo orden imperante que promueve el gobierno con su política de apertura económica.

Las mediaciones que realiza el gobierno colombiano a favor del desarrollo en los territorios de comunidades indígenas, son una forma rápida de colonizar estos territorios, destruir los ecosistemas y de alguna manera, incidir a que los miembros de dichas comunidades dejen sus valores culturales, sociales y económicos tradicionales; esto conlleva a que finalmente los nativos terminen alejándose de la sustentabilidad y de su cosmovisión indígena (2014, p. 95)

Después de revisar esas investigaciones, que sin dudas fueron muy importantes para conocer más sobre el tema de los impactos ocasionados por la construcción del megaproyecto vial, de la doble calzada Buenaventura – Buga en los territorios étnicos de Buenaventura que fueron intervenidos se puede concluir que, a pesar que los anteriores trabajos dan a conocer muchos fenómenos que se dieron en la construcción de la doble calzada y tocan algún aspecto del tema a investigar, sus objetos concretos de investigación no profundizan en el interés que impulsó la realización de éste trabajo investigativo.

Pero en este trabajo investigativo se tuvo presente aspectos claves e interrogantes de los anteriores trabajos como; el condicionamiento en la participación de la comunidad que de acuerdo a Martínez (2008) se presentó en el proceso de la construcción de la vía alternativa, en Buenaventura. Y en ese sentido uno de los aspectos fundamentales de este trabajo que estarán presente es la idea de “desarrollo”, crecimiento económico y mejor acceso vial, con el interrogante inquietud, ¿será que las comunidades rurales de Buenaventura en influencia del proyecto vial se beneficiaran o solo la idea de desarrollo es más que una estrategia para que no se den cuenta de su realidad socio-política y continúen legitimando políticas de desarrollo económico que no les beneficiara y en últimas, continuaran en la misma situación en la búsqueda de la satisfacción de las necesidades?

MARCO REFERENCIAL

MARCO CONTEXTUAL

DISTRITO DE BUENAVENTURA

La investigación se desarrolló en los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros, ubicados en el corregimiento número 19, zona rural del distrito de Buenaventura.

El distrito de Buenaventura, tiene una extensión de 6.297 Km² y es el más grande del Valle del Cauca, limita por el norte con el departamento del Chocó; por el sur con el departamento del Cauca, por el oriente con los municipios de Jamundí, Cali, Dagua y Calima y por el occidente con el océano Pacífico. (CONPES 3410, 2006, p.5)

El distrito de Buenaventura política y administrativamente está conformado de la siguiente manera: en la zona rural cuenta con 19 corregimientos, donde se encuentran 47 consejos comunitarios, 14 cabildos indígenas y 268 veredas aproximadamente. En el área urbana cuenta con 12 comunas divididas en dos localidades en las cuales se encuentran 157 barrios. Además

La zona urbana tiene un área de 2160.9 hectáreas (has) en este se encuentra la Bahía del mismo nombre, ubicada en la región Noroeste, en 3° 50' de latitud Norte y 77° 06' de longitud oeste. La bahía presenta una longitud aproximada de 20 Km. y su anchura varía entre 2.3 y 4.5 Km (Biblioteca digital, Universidad Nacional, s.f, p. 6).

Por el puerto de Buenaventura el país exporta e importa cerca del 60% de los productos económicos (Alcaldía Distrital de Buenaventura, 2016, p.16). La ubicación geoestratégica de Buenaventura le ha permitido convertirse en el eje de la integración de Colombia a la economía global. Además, el territorio por sus recursos naturales y las condiciones ambientales permiten que se desarrollen muchas actividades productivas comunitarias, como: pesca, corte de madera, agricultura de pan coger, minería, extracción de material de río, turismo, ecoturismo y etnoturismo en algunos sectores.

La importancia geoestratégica y geopolítica, permitió que en el 2007, se le otorgara a Buenaventura la categoría (Distrito Especial Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico,) decisión que la corte Constitucional colombiana ratificó mediante Sentencia C- 033 de 2009 y validado en la Ley 1617, de 2013 (Régimen para los Distritos

Especiales), pero genera un poco de dudas que en la Ley no se encuentra un capítulo que incluya los territorios colectivos de las comunidades negras e indígenas lo que hace pensar que esta designación de Buenaventura como distrito es solo para el desarrollo de las áreas portuarias y adecuación de la zona urbana para acoger los inversionistas extranjeros. Además, por lo que se podía decir que con esta designación no se tendrá en cuenta al Distrito para superar de manera real sus complejidades sociales. En el párrafo transitorio, artículo 37, se dice que:

Dentro de los doce (12) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, las administraciones de los distritos de Buenaventura y Santa Marta deben presentar a los respectivos concejos distritales los proyectos de acuerdo para la división de sus territorios, y en ellos propondrán las localidades, su denominación, límites y atribuciones administrativas, así como las demás disposiciones que fueren necesarias para su organización y funcionamiento. Los concejos distritales contarán con un término de dos (2) meses para tramitar y aprobar el acuerdo a partir de su entrega formal". (Régimen para los Distritos Especiales de Colombia, 2013, pág. 23)

En el capítulo V de la ley 1617, artículo 39, establece que:

Cada localidad tendrá un alcalde local, que será nombrado por el alcalde distrital de terna elaborada por la correspondiente Junta Administradora Local, en asamblea pública, citada por el alcalde distrital y que deberá tener quórum con no menos del ochenta por ciento (80%) de sus miembros. (Régimen para los Distritos Especiales de Colombia, 2013, pág. 24)

Frente a esto queda el interrogante ¿cómo el concejo distrital y la alcaldía integraran los territorios colectivos de las comunidades negras e indígenas a la nueva forma administrativa de la Ley 1617, sin que estas se vean afectadas en su estructura organizativa, teniendo en cuenta que estas tienen autoridades propias, reconocidas constitucionalmente y a pesar de eso han sido violentadas por el gobierno y los sectores políticos colombianos?

Buenaventura ha sido no solo víctima de las políticas neoliberales modernizadoras, sino que también ha sido, escenarios de lucha por el territorio, con presencias activas de grupos armados legales e ilegales que hacen presencia por la multiplicidad de sus riquezas y por la debilidad del Estado. Esto aparte a la inseguridad y la violencia que se ha presentado en la ciudad y al abandono del territorio por parte de algunas comunidades donde luego se construirían importantes macro proyectos, ejemplo (malecón bahía de la cruz)

La ciudad se inserta en el contexto nacional e internacional a partir de las actividades portuarias. Su ubicación estratégica le ha permitido ser el puerto más importante de Colombia sobre el océano Pacífico. Con la firma de tratados internacionales y las dinámicas económicas mundiales, desde los

sectores económico y político, tanto del nivel local como nacional, están creando las condiciones para convertir a Buenaventura en un puerto competitivo de talla mundial. (García Ramírez I. 2014, P. 3)

En ese sentido el Gobierno Santos, ha venido desarrollando millonarios megaproyectos de infraestructuras portuarias y viales para conectar a Buenaventura con el centro del país y así convertir el puerto en eje de la integración al mercado mundial. Pero es en ese deseo que el puerto de Buenaventura sea eje de la importación de los productos económicos nacionales a la esfera global y uno de los puertos más modernos en Latinoamérica, eso junto a las distintas lógicas económicas y políticas que han ayudado a que los gobiernos nacionales invisibilicen los problemas que vive la ciudad y en esa dinámica la dirigencia local no cumple su responsabilidad de buscar mecanismos estratégicos para reducir la pobreza, el desempleo, las necesidades básicas insatisfechas en (salud, educación y falta de agua potable) y en medio de todo eso queda al descubierto la corrupción y la fragilidad institucional es un problema en la dirigencia de la alcaldía distrital de Buenaventura.

Pero no solo se han olvidado del desarrollo social, sino que han arremetido contra algunos territorios colectivos de muchas comunidades a través de la materialización de megaproyectos de infraestructuras en beneficio del crecimiento económico de los sectores políticos nacionales e internacionales. La ejecución de estos megaproyectos genera beneficios en los territorios intervenidos, pero no son lo suficiente para superar la pobreza y equilibrar la relación histórica y estructural de división entre el puerto y la ciudad de Buenaventura.

La construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga es uno de los megaproyectos que se vienen adelantando en el Distrito, ésta obra ha intervenido de manera directa los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua, Pacífico Cimarrón de Cisneros y el Resguardo Nasa kiwe ubicados en el Corregimiento Número 19, en la zona rural de Buenaventura. Uno de los propósitos de este megaproyecto vial es integrar más al puerto con el centro del país, para reducir los tiempos y tener mayor fluidez en la transportación de los productos económicos de importación y exportación, para integrarlos al mercado mundial.

LOS CONSEJOS COMUNITARIOS DE COMUNIDADES NEGRAS.

Consejo Comunitario: Alto y Medio Dagua (CC –AMDA)

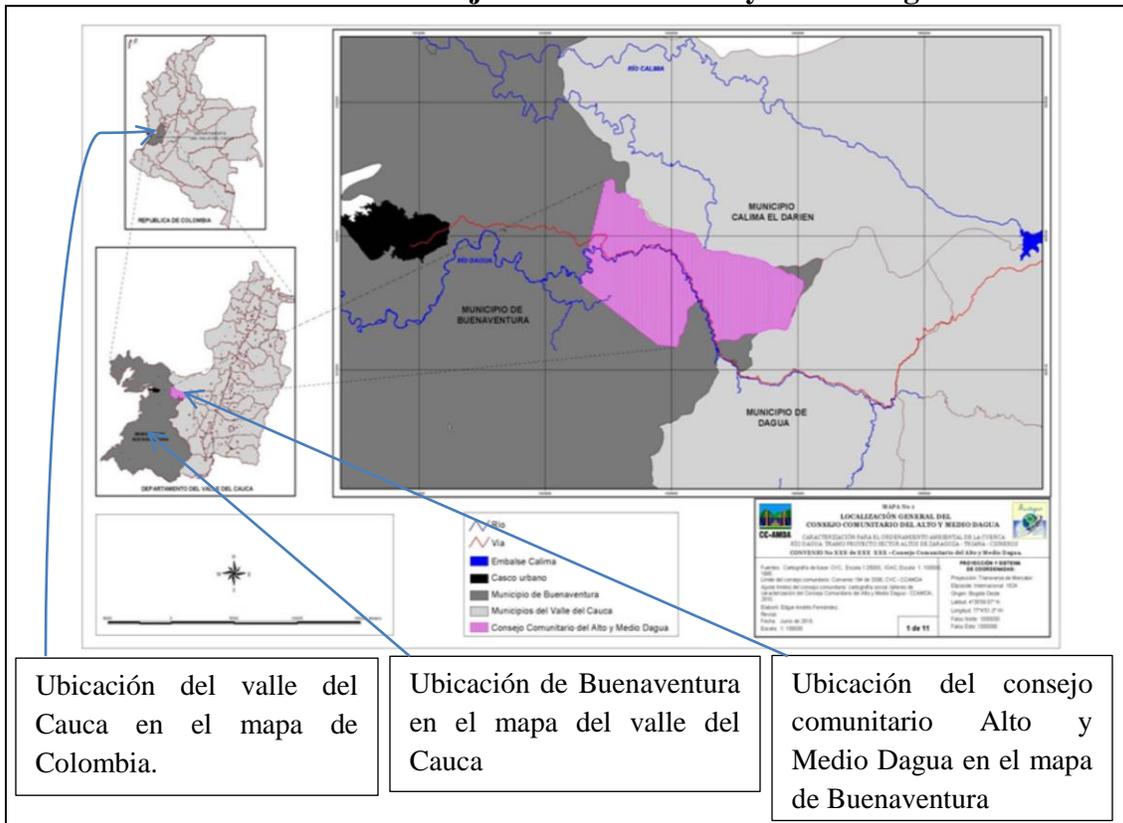
La historia de asentamiento de las comunidades del consejo comunitario Alto y Medio Dagua (CC-AMDA), está relacionada con la construcción del Ferrocarril del Pacífico, que comunicaba a Buenaventura con Cali y el interior del país, cuyas obras se iniciaron hacia 1878 y posteriormente, hacia mediados del siglo pasado, con la construcción de la carretera Cabal Pombo, obras que trajeron gran cantidad de familias afrocolombianas provenientes del Litoral Pacífico (Valle, Chocó, Cauca, Nariño)

Este consejo se encuentra ubicado en el Corregimiento Número 19, zona rural del Distrito de Buenaventura sobre la vía Cabal Pombo, que comunica a Buenaventura con el interior del país. Limita al norte con el Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Calima, al sur con territorio de la comunidad indígena Páez Chamí - Cañón Pepitas; al Occidente con territorios del Consejo Comunitario de Córdoba y San Cipriano y el Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Sabaletas; al Oriente con territorio de la Comunidad Indígena Páez Chamí - La Delfina.

El Consejo Comunitario conto con un área de: 7.375 has 5.678 M2, obtenido en su primer título colectivo mediante la resolución No. 2455 del 04 de diciembre de 2005, y después con la reclamación de ajustes y actualización, se reconoce a través de las resoluciones 1412 y 1792 de mayo y junio de 2010, un nuevo título colectivo, donde les reconocen unas hectáreas de territorio que se habían quedado por fuera en el primer título colectivo. Con ese logro les quedo un área de título colectivo de (9.423 has) donde se reconoce el dominio y el derecho de las comunidades que se encuentran allí asentadas desde hace aproximadamente 130 años.

El territorio lo conforman siete comunidades que son: La Delfina, El Salto, El 40, Bendiciones, Triana, Zaragoza y La Ciudadela Nueva Esperanza, donde se encuentran reubicados los damnificados de la avalancha del 2006. El CC-AMDA cuenta con una población de 2080 habitantes, de acuerdo al censo interno realizado en mayo de 2010. (Caracterización Física, Biológica, Socioeconómica y Cultural De La Cuenca Alta Del Río Dagua. 2012, p.15)

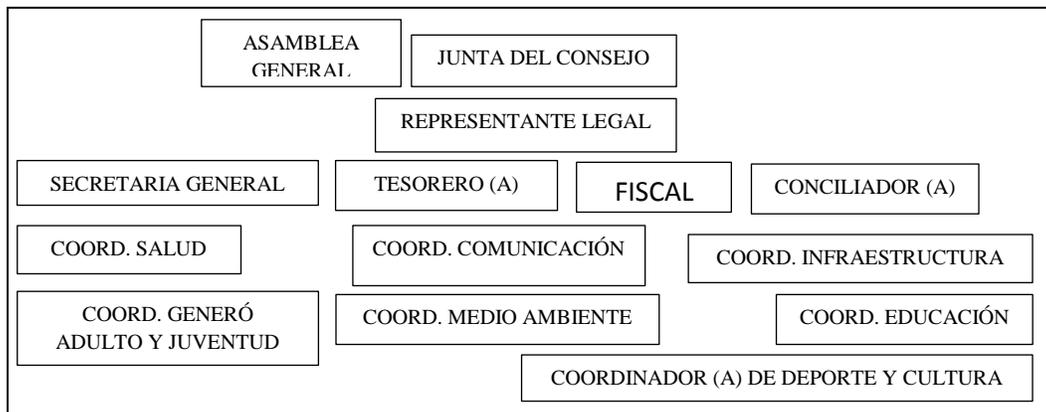
Ubicación del consejo comunitario Alto y Medio Dagua



Mapa 1. Elaboración propia con base al mapa de la Ubicación del consejo comunitario Alto y Medio Dagua.

Fuente. Caracterización Física, Biológica, Socioeconómica y Cultural De La Cuenca Alta Del Río Dagua. 2012

Estructura Organizativa del Consejo Comunitario Alto y Medio Dagua CC –AMDA



Fuente. Elaboración propia de acuerdo a la estructura hecha en el Tomo 1 de la Caracterización Física, Biológica, Socioeconómica y Cultural De La Cuenca Alta Del Río Dagua.

Actividades productivas del CC – AMDA

En este consejo comunitario se encuentra: La minería, El corte de madera, Usos de las Especies Vegetales, Pesca, Extracción de material de río y Turismo. Además, se elaboran artesanalmente muchos productos y bebidas como; cocadas, viche, crema de viche, guarapo, arrechón entre otros, estos se comercializan a través del turismo.

Lo relacionado con vivienda, salud y educación, este consejo comunitario presenta que:

Vivienda:

Se ha venido presentando un cambio paulatinamente en las casas palafíticas que son tradicionales en este consejo por las casas modernas construidas en cemento y zinc., se manifiesta que estas casas tradicionales eran al interior muy amplias y conservaban la unidad familiar. El CC – AMDA, cuenta con tres puestos de salud uno en la comunidad de Triana el segundo en la Delfina y el tercero en la Ciudadela Nueva Esperanza, pero aún no está en funcionamiento, además cuenta con tres promotoras de salud vinculadas a la Empresa Social del Estado Luís Ablanque de la Plata.

Consejo Comunitario: Pacífico Cimarrón de Cisneros (CCPCC)

Los procesos de asentamientos de las comunidades negras de la vía Cabal Pombo están relacionadas con la construcción de la vía del Ferrocarril del Pacífico que inicio a mediados de 1870. El consejo comunitario de Pacífico Cimarrón de Cisneros al igual que el CC – AMDA se encuentra ubicado en el corregimiento número 19, zona rural del distrito de Buenaventura sobre la vía Cabal Pombo que comunica a Buenaventura con el interior del país. De acuerdo al ex Representante legal, el señor Jorge Abrahán el consejo comunitario de Pacífico Cimarrón de Cisneros limita, al Occidente con el consejo comunitario de Zabaleta y Agua Clara. Al oriente con el municipio del Darién. Al norte con el Consejo Comunitario de Alto y Medio Dagua. Y por el sur con el cabildo indígena Cañón del río Pepita, con el Resguardo indígena Yuyiscwe, con el Consejo Comunitario Juntas Dagua, con la Guinea y La puerta.

El consejo comunitario de Pacifico Cimarrón de Cisneros obtiene el título colectivo ante el Incoder mediante la Resolución 2967 de 2005, con un área de 270 kilómetros cuadrado y cuenta con una población 254 familias, aproximada a los 944 habitantes, ubicadas en cinco

comunidades, Cisneros centro poblado, el Credo, Balsita, Sombrerillo (carretera y vía férrea) y Peñitas. Jorge Abrahán (2018)

Las actividades económicas más representativas de este consejo comunitario son: la agricultura, ganadería en pequeña escala, extracción de material de río, servicio a la vía entre otras actividades que se irán conociendo desde las voces de los habitantes. Además, el consejo comunitario cuenta con: una iglesia católica, un colegio que comparte con el consejo de alto y medio Dagua, cuenta con un cuartel de policía, una emisora llamada Cimarrón estéreo, una cancha de fútbol y otra de microfútbol y cuenta con una plaza comercial donde convergen cada ocho días muchas comunidades de la vía cabal Pombo a comprar y vender los distintos productos de la canasta familiar.

La estructura organizativa de Pacífico Cimarrón de Cisneros, es de la misma forma que Alto y Medio Dagua presentada en las páginas anteriores. En cuanto al mapa no se pudo encontrar información y fue difícil que la junta directiva actual suministrara ese tipo de datos.

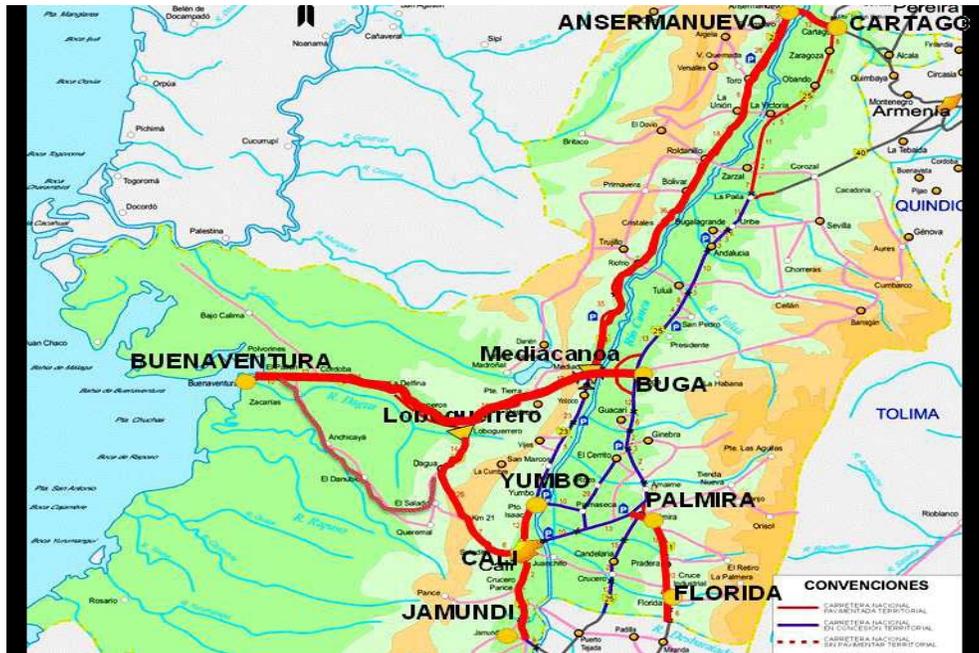
PROYECTO DOBLE CALZADA BUENAVENTURA – BUGA

“La apertura al Pacífico y el desarrollo del litoral pacífico es la clave para la internacionalización económica de Colombia en la cuenca asiática y americana en este océano” (DNP. 2008, P.1)

Buenaventura es uno de los municipios más importante de la región del Pacífico colombiano, su ubicación y actividad portuaria lo convirtió en el puerto marítimo más importante del país para la exportación e importación de los productos económicos al comercio internacional, y el segundo puerto más importante de América Latina. La posición de Buenaventura en el océano del Pacífico lo posiciona para alcanzar unos objetivos de hacer de la región del Pacífico colombiano una vía al desarrollo y, sobre todo, la llave para la entrada de Colombia al mercado económico más dinámico del planeta.

Estas características que presenta el distrito de Buenaventura justifican la inversión en los megaproyectos de expansión portuaria y construcción de vías de tercera generación para disminuir los tiempos de movilización de mercancía proveniente de los puertos vía terrestre. De igual forma, lograr que la región del Pacífico y en particular que el puerto de Buenaventura, se convierta en eje de la integración nacional en la búsqueda de ser parte

importante del sistema económico mundial, esto por su ubicación geoestratégica en el llamado mar del siglo XXI.



Mapa 2. Ubicación del proyecto doble calzada Buenaventura – Buga
Fuente. Instituto Nacional de Vías (2012, p.2)

Como se puede apreciar en el mapa el proyecto se encuentra localizado en el departamento del Valle del Cauca entre el distrito de Buenaventura, el municipio de Dagua y el municipio de Buga. Otra parte de ubicación del proyecto de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga se puede encontrar a través del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, en la Resolución 2367 del 27 diciembre de 2007, para otorgar la licencia ambiental para el avance en algunos aspectos como la consulta previa y otras disposiciones para el desarrollo de este megaproyecto vial de tercera generación, así como su importancia para la conexión de Colombia con otros países.

La construcción de la doble calzada de la carretera Buenaventura Loboguerrero, incluyendo el Subtramo vial Quebrada Limones – Cisneros, forma parte del proyecto de ampliación y mejoramiento vial al puerto de Buenaventura y su empalme con la doble calzada Buga – Loboguerrero y la interconexión con el interior del país. A partir de la consolidación de Buenaventura como el puerto más importante sobre el Pacífico y el incremento del comercio internacional durante el siglo XX, éste se convierte en la principal salida hacia el atlántico y el Pacífico, con una alta participación en los volúmenes de exportación e importaciones” (Resolución 2367 de 2007, P.4)

Aquí se puede interpretar la importancia del Puerto y el desarrollo del proyecto para el crecimiento económico del país, al igual que la división que existe en entre el Puerto y el resto de la ciudad, ya que la mirada esta dirigida principalmente al desarrollo del Puerto y poco interes al desarrollo social, es así como las inversiones entre los cuatro tramos entre Buenaventura y Loboguerrero lo reflejan.

SECTOR	INVERSION
Tramo 1. Citronela – Alto Zaragoza (L= 14 km)	131.778.706.592
Tramo 2. Alto Zaragoza - Triana (L= 10 km)	144.285.280.728
Tramo 3. Triana - Cisneros (L= 10 km)	100.572.086.898
Tramo 4. Cisneros - Loboguerrero (L= 12 km)	551.305.276.587
Tramo 2 y 3 (L= 20 Km)	241.069.489.902
Total	3.375.010.840.707

Elaboración propia.

Fuente. Instituto Nacional de Vías (2012, p.6)

MARCO NORMATIVO

Con la Constitución del 91, las comunidades étnicas dieron un paso hacia adelante en la protección de su identidad – cultural y el territorio de muchos programas gubernamentales que por mucho tiempo han despojado a las comunidades de sus territorios con grandes obras de infraestructuras que en últimas termina beneficiando a los grandes capitalistas.

Para el desarrollo de megaproyectos de interés local y nacional como la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga que interviene de manera directa territorios colectivos de comunidades negras e indígenas, se deben tener en cuenta unos aspectos que respalden la legalidad para la ejecución del proyecto u obra, en ese orden se encuentran leyes y decretos que protegen a las comunidades de irregularidades por parte del Estado o de empresas nacionales e internacionales. Entre esas leyes se encuentran: la Ley 70 de 1993, la Ley 99 de 1993, la Ley 134 de 1994 y los Decretos 1745 de 1995 y el Decreto 1320 de 1998.

Para la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en los territorios colectivos de los consejos comunitarios de comunidades negras Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros, en primera instancia se realizó un diagnóstico, que determino la opción de la ruta por donde pasaría la construcción de la segunda calzada y posterior, se realizó el estudio de impacto ambiental para solicitar las licencias ambientales ante el Ministerio del Medio Ambiente, como lo estipula el Decreto 1753 de 1993.

En ese orden, otro de los elementos fundamentales que se debe tener presente y es parte de las garantías para las comunidades étnicas, cuando se vaya a ejecutar megaproyectos en sus territorios, son los estudios de impacto ambiental y social. De acuerdo al informe de la comisión interamericana de Derechos Humanos, los estudios de impactos ambiental y social se debe realizar previamente a la ejecución del proyecto y este debe ser llevado a cabo por “entidades independientes y técnicamente capaces, bajo la supervisión del Estado” Esto se debe hacer para identificar los impactos negativos directos e indirectos en el medio ambiente y en la forma de vida de las comunidades que dependen de su territorio. De igual forma el Estado deberá garantizar la participación de las comunidades en estos estudios para que se reconozca y se respete los elementos culturales (CIDH, 2016, P. 112 &113)

De acuerdo a lo anterior, cuando se valla a ejecutar una obra y esta tenga incidencia de manera directa, en las comunidades negras e indígenas se debe realizar una consulta previa para que las comunidades se enteren y participen del proyecto, ya que este les puede beneficiar o afectar, según la magnitud de la obra, y es por ello que deberán hacer unos acuerdos de compensación por los daños que pueden ser ocasionados al medio ambiente y a las comunidades, además, de la construcción de unos planes de manejo ambiental y de gestión social, para garantizar de manera legal, un bienestar para ambas partes. Pero sobre todo cumplir con los artículos 7, 13, 94 y 330 de la Constitución Política del 91, y los artículos 6, 7 y 15 del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), aprobado mediante la Ley 21 de 1991 en el Decreto 1320 de 1998. De esta forma se destaca el derecho a la consulta previa a las comunidades afrocolombianas e indígenas.

Ley 70 de 1993. Esta es producto de las historias de luchas sociales de la población negra del Pacífico y surge mediante el artículo transitorio 55 de la Constitución Política de

1991, en la cual se establece un marco jurídico de reconocimiento constitucional para las comunidades de los territorios de la cuenca del Pacífico y otras zonas del país que han venido siendo ocupadas por comunidades negras que tengan prácticas tradicionales de producción. Esa Ley *tiene como propósito establecer mecanismos para la protección de la identidad – cultural y los derechos de las comunidades negras de Colombia como grupo étnico, y el fomento de su desarrollo económico y social, con el fin de garantizar que estas comunidades obtengas condiciones reales de igualdad frente al resto de la sociedad colombiana.* La Ley 70, tiene gran importancia, ya que promueve la participación de las comunidades negras como un grupo étnico para la búsqueda de mejorar sus condiciones socio-económica y conservar su identidad cultural.

Como un mecanismo de participación de la identidad cultural, las comunidades negras participaran en diseño, elaboración y evaluación de los de los estudios de impactos ambiental, socio-económico y cultural que se realicen sobre los proyectos que se pretendan adelantar en las áreas a que se refiere esta ley. (Ley 70 de 1993 art. 44)

Ley 99 de 1993, o Ley del Medio Ambiente. Tiene como objetivo, contribuir en la protección del medio ambiente, además designa en las comunidades la continuación y la responsabilidad en la protección del medio y les ayuda a las comunidades en procesos de participación relacionados con la protección y el tratamiento del medio ambiente. Mediante la Ley 99 de 1993 se crea

El MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE como organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado de impulsar una relación de respeto y armonía del hombre con la naturaleza y de definir, en los términos de la presente ley, las políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación a fin de asegurar el desarrollo sostenible. El MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE formulará, junto con el Presidente de la República y garantizando la participación de la comunidad, la política nacional ambiental y de recursos naturales renovables, de manera que se garantice el derecho de todas las personas a gozar de un medio ambiente sano y se proteja el patrimonio natural y la soberanía de la Nación. (Ley 99 de 1993, art. 2)

Para las comunidades afrocolombianas e indígenas la participación en cuanto a lo relacionado con el medio ambiente, el Ministerio del Medio Ambiente y el Presidente de la Republica deberán garantizar la participación plena de las comunidades en los recursos

naturales renovables para que estas protejan, gocen y garanticen su existencia. En ese mismo orden la Ley establece que.

Cualquier persona natural o jurídica, pública o privada, sin necesidad de demostrar interés jurídico alguno, podrá intervenir en las actuaciones administrativas iniciadas para la expedición, modificación o cancelación de permisos o licencias de actividades que afecten o puedan afectar el medio ambiente o para la imposición o revocación de sanciones por el incumplimiento de las normas y regulaciones ambientales. (Ley 99 de 1993, art. 69)

En ese orden las personas del territorio colombiano y las comunidades étnicas pueden adelantar mecanismos para exigir audiencia pública ante las autoridades competentes, cuando se presenten violencia contra el medio ambiente. De acuerdo a lo anterior

La explotación de los recursos naturales deberá hacerse sin desmedro de la integridad cultural, social y económica de las comunidades indígenas y de las negras tradicionales, de acuerdo con la Ley 70 de 1993 y el artículo 330 de la Constitución Nacional, y las decisiones sobre la materia se tomarán, previa consulta a los representantes de tales comunidades. (Ley 99 de 1993, art. 76)

Ley 134 de 1994

Es ley estatutaria de los mecanismos de participación del pueblo regula la iniciativa popular legislativa y normativa; el referendo; la consulta popular, del orden nacional, departamental, distrital, municipal y local; la revocatoria del mandato; el plebiscito y el cabildo abierto. Establece las normas fundamentales por las que se regirá la participación democrática de las organizaciones civiles. (Ley 134 de 1994, art. 1)

La ley 134, da los mecanismos de participación ciudadana y comunitaria en asuntos públicos de diferentes maneras, no solo de brindar información sobre afectaciones contra su integridad, sino en parte consultar, gestionar y concertar acuerdos que permitan que la gestión del Estado garantice un bienestar y satisfacciones de las necesidades de los territorios colectivos. Lo anterior lo ratifica la ley de la siguiente manera

Las organizaciones civiles podrán constituir veedurías ciudadanas o juntas de vigilancia a nivel nacional y en todos los niveles territoriales, con el fin de vigilar la gestión pública, los resultados de la misma y la prestación de los servicios públicos. La vigilancia podrá ejercerse en aquellos ámbitos, aspectos y niveles en los que en forma total o mayoritaria se empleen los recursos públicos, de acuerdo con la Constitución y la ley que reglamente el artículo 270 de la Constitución Política. (Ley 134 de 1994, art. 100)

Decreto 1745 de 1995. Por el cual se reglamenta el capítulo III de la ley 70 de 1993 y se establece el procedimiento para el reconocimiento del derecho de la propiedad colectiva de

las “Tierras de las comunidades Negras”. Por medio de este decreto las comunidades negras se establecen como persona jurídica para ejercer su derecho y su autonomía territorial otorgada mediante el artículo transitorio 55 de la constitución política colombiana de 1991, en ese reconocimiento ancestral.

Este decreto, se fundamenta en los principios y derechos de que trata la Constitución Política y la Ley 70 de 1993 y la Ley 21 de 1991, y dará aplicación a los principios de eficacia, economía y celeridad, con el objeto de lograr la oportuna efectividad de los derechos reconocidos en dichas normas. Por medio de este decreto se crean los Consejos comunitarios de comunidades negras se legitima su autonomía territorial y sus funciones como territorio colectivo, el cual se deberá consultar cuando se desee ejecutar proyectos u obras que pongan en peligro su identidad – cultural, sus prácticas ancestrales y el territorio.

Decreto 1320 de 1998.

Por medio de este decreto se reglamenta la consulta previa con las comunidades indígenas y negras para la explotación de los recursos naturales dentro de su territorio. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las que le confiere el numeral 11 del artículo 189 y el párrafo del artículo 330 de la Constitución Política, en desarrollo de lo dispuesto en el numeral 2o. del artículo 15 de la Ley 21 de 1991, en el artículo 44 de la Ley 70 de 1993 y en el artículo 76 de la Ley 99 de 1993,

Se hace referencia no solo los recursos naturales, sino todo lo que ponga en peligro los derechos étnicos territoriales, y lo que se vaya a realizar dentro de los territorios deberá ser consultado para que las comunidades tengan conocimiento de lo que se desea hacer y puedan participar de manera directa y pertinente donde su autonomía territorial no se vea violada. La importancia del Decreto 1320 de 1998, para las comunidades, es que por medio de este se reglamenta la consulta previa con las comunidades indígenas y negras, donde se establece que

La consulta previa tiene por objeto analizar el impacto económico, ambiental, social y cultural que puede ocasionarse a una comunidad indígena o negra por la explotación de recursos naturales dentro de su territorio, conforme a la definición del artículo 2o. del presente decreto, y las medidas propuestas para proteger su integridad. (Decreto 1320 de 1998, art. 1)

De esta manera se entiende que la consulta previa para las comunidades indígenas y negras es un derecho que no puede ser violados, porque ponen en peligro los componentes

antes mencionados en el artículo 1 que son fundamentales para estas comunidades mantenerse en el espacio y en el tiempo. En esa medida el ARTICULO 2o de la consulta previa determina cuando se aplicará este derecho que en el distrito de Buenaventura sea violado de una u otra manera a las comunidades que se le deben consultar. La consulta previa se realizará

Cuando el proyecto, obra o actividad se pretenda desarrollar en zonas de resguardo o reservas indígenas o en zonas adjudicadas en propiedad colectiva a comunidades negras. Igualmente, se realizará consulta previa cuando el proyecto, obra o actividad se pretenda desarrollar en zonas no tituladas y habitadas en forma regular y permanente por dichas comunidades indígenas o negras, de conformidad con lo establecido en el siguiente artículo. (Decreto 1320 de 1998, art. 2º)

De acuerdo a este artículo podemos interpretar que lo que se ha venido realizando con las comunidades que durante décadas le han ganado terreno al mar y hoy esos espacios son estratégicos para la expansión portuaria es una violación al derecho de la consulta previa, con esto se debe pensar en el fortalecimiento de la consultas previas entorno a la dinámica del desarrollo económico, teniendo presente que el distrito de Buenaventura es parte de la visión capitalista y modernizadora del Puerto para la integración de Colombia al mercado de la cuenca del océano del Pacífico.

APROXIMACIÓN TEÓRICA

El enfoque de esta discusión teórica principalmente se orienta desde La Ecología Política, pero se tienen en cuenta los aportes que desde otros enfoques se han dado al tema del impacto social, cultural y ambiental que durante muchas décadas han venido ocasionando la modernidad, la globalización del mercado y el “desarrollo” como discurso como lo han llamado muchos autores, entre ellos, Arturo Escobar. En esta parte del documento se orientarán las líneas para el análisis de las consecuencias que ocasiona el desarrollo económico y el proceso de intervención de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en territorios colectivos como los de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros, donde han causado un deterioro en el conjunto de prácticas, sociales, económicas, culturales entre otras que son fundamentales para la existencia de las comunidades en su contexto.

En ese sentido es claro que el desarrollo de los megaproyectos de infraestructuras portuarias y viales como la doble calzada Buenaventura – Buga, son parte del propósito de

las lógicas y las dinámicas que ha impuesto el sistema capitalista para lograr su crecimiento económico a través de la modernidad, la globalización y posterior el desarrollo para superar la pobreza y alcanzar el progreso, lo que se ha venido notando que no es más que una estrategia para crear unas condiciones que permiten el beneficio del capital privado ocasionando transformaciones ambientales, culturales, económicas y sociales que pueden ser negativas para muchas comunidades étnicas que no están preparadas para enfrentar el desafío del desarrollo económico.

MODERNIDAD

Para entender un poco más el objetivo del proyecto económico de Europa es importante comprender qué es modernidad y globalización, dos conceptos que son parte fundamental de las dinámicas de la lógica del modelo de desarrollo en el que nos encontramos. Este modelo, por un lado, promete superar la pobreza, alcanzar mayor bienestar social, mayor satisfacción de las necesidades básicas de los países clasificados por el discurso del desarrollo como subdesarrollados del tercer mundo, pero eso de ayudarles a cumplir todo eso no es gratuito. ¿Por qué? Porque por el otro lado ellos lograr un mayor crecimiento económico a causa del despojo y apropiación de los recursos naturales de los territorios de muchas de las comunidades de los países clasificados como subdesarrollados. Eso se puede comprender como una recolonización de estos países a través de las promesas del discurso del “desarrollo económico” para superar la pobreza, alcanzar el progreso y llegar hacer como los llamados países del primer mundo, pero no llegaron hacerlo, porque el éxito de estos países capitalistas depende de las nuevas formas de explotación y sometimiento de los subdesarrollados, y eso ellos lo saben y no cederán voluntariamente a ese poder y control.

Para Giddens (1985) *“como primera aproximación, digamos que la noción de <<modernidad>> se refiere a los modos de vida u organización social que surgieron en Europa desde alrededor del siglo XVII en adelante y cuyas influencias, posteriormente, los han convertido en más o menos mundiales (p. 15).* Giddens se ubica en el proceso de transición de las sociedades hegemónicas (Inglaterra, Francia, Alemania...) de Europa del siglo XVII, en adelante, para decir que es modernidad. Por otro lado, y desde donde se puede entender a fondo la modernidad, es desde los planteamientos de autores latinoamericanos como Mignolo, Quijano, Dussel, entre otros del grupo Modernidad /

Colonialidad, que han reflexionado sobre la modernidad. Desde ese escenario se puede decir que Escobar (2005) *“Entiendo por modernidad una forma peculiar de organización social que nació con la conquista de América y que cristalizó posteriormente en el norte de Europa occidental en el siglo XVII”* (p.48).

En ese sentido se puede entender modernidad como el modo de vida social, económico, político e intelectual de Europa, pero, por otro lado se tiene que entender primero, que la modernidad surge con la conquista y colonización a partir de 1492 y fue un proyecto que marco unos acontecimientos transcendentales en la sociedad global, como el sometimiento, explotación y esclavización de muchos pueblos para imponerles violentamente la modernidad acompañada del saqueo de los recursos naturales de muchos pueblos, para cristalizar un modelo único, lo que hoy conocemos como modernidad, porque antes de esa fecha en Europa no se podía hablar de modernidad, de acuerdo a Dussel (2000) *Es decir, nunca hubo empíricamente Historia Mundial hasta el 1492 como fecha de iniciación del despliegue del “Sistema-mundo”* (p. 46)

Con este acercamiento a la modernidad que impuso Europa en la invención de América como lo llama Mignolo, también se puede entender, la modernidad como un proceso de transformación de las culturas y cosmovisiones propias de cada pueblo e imposición de otras dinámicas culturales, económicas, sociales, políticas y territoriales desde la concepción europea. Para Escobar (2005) *“Tanto la modernidad como el desarrollo son proyectos espaciales y culturales que exigen la conquista incesante de territorios y pueblos, así como su transformación ecológica y cultural en consonancia con un orden racional logocéntrico”* (p. 48)

De esta manera, se puede entender un poco más lo que es modernidad y lo que ha implicado para los pueblos que han sido “modernizados”. Pero, no se puede hablar únicamente de la modernidad como base importante de las transformaciones de los países denominados subdesarrollados, la globalización también es un arma estratégica para el crecimiento económico capitalista que cada día asecha a muchas comunidades de los países del “tercer mundo” con promesas que no llegan. La globalización, no es más que el proceso de universalizar, conectar en todos los rincones del mundo, las dinámicas de la modernidad a través de las redes tecnológicas.

GLOBALIZACIÓN

Según Chanda (2002) la **Globalización** significa “Reconectar la comunidad humana” (p.1). Pero esta reconexión de la comunidad humana está ocasionando desintegración de los tejidos sociales, culturales, económicos y ambientales de muchas comunidades que tienen otras miradas del mundo, diferentes a las de los países capitalistas que solo conciben el medio ambiente como fuente de riqueza y de modernización. Con esta reconexión se está viviendo de una u otra manera un “desarrollo” desigual. Según Rodney (1981) “*El desarrollo desigual ha conducido a que sociedades de diferentes niveles entren en contacto; por ejemplo, una comunitaria y otra capitalista*” (p. 21). Un ejemplo de eso es Colombia en la Región Pacífica puntualmente Buenaventura, donde las sociedades capitalistas a través de las transnacionales y los Consejos comunitarios, Resguardos Indígenas entran en conflictos por la apropiación y defensa del territorio. Miremos en Buenaventura, todo lo relacionado con la expansión portuaria y la construcción del corredor vial que conectará en menos tiempo al Puerto con el interior del país y lógicamente con otros Puertos de otros países vía terrestre, así la interacción de nuestras comunidades del Pacífico en particular Buenaventura, será mayor con las empresas nacionales e internacionales que representan la sociedad capitalista. Para Giddens (2009)

El periodo que los Sociólogos denominan **modernidad** ha sido testigo de una globalización acelerada de la vida social, y ha conectado a gran escala las distintas sociedades de múltiples maneras, que van de los intercambios económicos de gran alcance y los acuerdos políticos internacionales al turismo global, la tecnología eléctrica de las comunicaciones y las pautas migratoria más fluidas. Mediante estas actividades, las personas de todo el mundo están más interconectadas y son más interdependientes que nunca (p. 129).

De esa forma, la modernidad ha sido el eje de la globalización que ha transformado la vida de las personas, facilitándoles, a unos pocos, mejores condiciones de vida e incrementándole a muchas necesidades básicas que son difíciles de satisfacer, debido que algunos Estados le han dado prioridad al crecimiento económico y no al social.

Las transformaciones que ha provocado la globalización de la modernidad ha generado que muchos países se vuelvan dependientes de los “desarrollados” lo que está ocasionando conflictos entre las comunidades y las multinacionales, ya que se están viendo enfrentadas distintas visiones de desarrollo y progreso. Para Giddens (2009) “*por globalización se*

entiende el hecho de que cada vez es más cierto que vivimos en <<un solo mundo>>, de manera que los individuos, grupos y naciones se hacen más interdependientes” (p.148)

Es importante entender las implicaciones de algunos conceptos en los países del tercer mundo, ya que de muchos de estos dependen prácticamente las condiciones en las que estos se encuentran. Por ejemplo, la interdependencia antes mencionada en la definición de globalización, se refiere a un conjunto de situaciones que pueden aumentar o disminuir de acuerdo a las relaciones económicas de los países, donde se presentan relaciones interdependientes con intereses recíprocos. Los países son libres de establecer relaciones con otras naciones en la búsqueda del bienestar de su pueblo, pero con la globalización de los mercados se ha establecido normas y tratados económicos, que la interdependencia se hace importante para que este sistema económico funcione, debido que, así como los países subdesarrollados necesitan de los desarrollados, los desarrollados también necesitan de los subdesarrollados, esta interdependencia a la que nos referimos hace hincapié en una relación de interés recíproca, no una interdependencia de explotación y sometimiento.

En las últimas década lo que se ha venido desarrollando es una interdependencia que se puede decir violenta, por las injusticias y violaciones de los derechos colectivos de muchas comunidades afrocolombianas e indígena. En esa interdependencia de la noción de globalización de Giddens se puede interpretar, mirando las realidades de muchos países subdesarrollados que dependen de los países del llamado primer mundo, pero la verdad es que ambos se dependen en una relación desigual, pero para los países capitalistas es importante que los países del tercer mundo crean que dependen total de ellos, para continuar ejerciendo un control.

En comunidades como la nuestra, esta interdependencia de la globalización del mercado económico implica violación de derechos colectivos y de la autonomía territorial, porque se le da prioridad a las dinámicas de los tratados económicos internacionales y sucede lo que ha venido ocurriendo en el Pacífico colombiano, puntualmente Buenaventura que se ha priorizado lo relacionado con la modernización de lo portuario, que representa la cooperación internacional pero las injusticias que sufre el pueblo bonaverense pasan a un tercer plano y la población se ve en la obligación de realizar un paro cívico como el del 16 de mayo de 2017 que duro 22 días.

Así cada día la desintegración de los tejidos sociales comunitarios es mayor, al igual que los impactos en el medio ambiente por las actividades en función de los países desarrollados que buscan entre comillas que los países tercermundistas en procesos de desarrollo superen la pobreza, tengan mayor bienestar social, económico y sean modernos como ellos. Pero ¿qué es ser modernos? Para Berman (1988)

ser modernos es encontrarnos en un entorno que nos promete aventuras, poder, alegría, crecimiento, transformaciones de nosotros y del mundo y que, al mismo tiempo, amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos, todo lo que somos. Los entornos y las experiencias modernos, atraviesan todas las fronteras de la geografía y la etnia de la clase y la nacionalidad, de la religión y la ideología: se puede decir que en ese sentido la modernidad une a toda la humanidad. Pero es una unidad paradójica, la unidad de la desunión: nos arroja a todos a una vorágine de perpetua desintegración y renovación, de lucha y contradicción, de ambigüedad y angustia. Ser modernos es formar parte de un universo en el que, que como dijo Marx, <<todo lo sólido se desvanece en el aire>> (p.1).

Para Buenaventura esto de ser moderno, es lo que en parte se está viviendo con la expansión portuaria, construcción del Bulevar, El Malecón, La Doble Calzada Buenaventura – Buga, lo que al mismo tiempo está destruyendo mucho de lo que las comunidades han construido y de lo que son. Es cierto, la modernidad al igual que la globalización europea ha unido a la sociedad humana, pero es una unidad donde las sociedades capitalistas coloniales, se imponen sobre las clases subalternas, ocasionando transformaciones en las dinámicas culturales, políticas, económicas de muchas comunidades. Esto de ser moderno no es más que activar una “matriz de poder colonial” donde, como dice Quijano, para continuar ejerciendo el poder y el control sobre los recursos naturales y en las sociedades clasificadas como subdesarrolladas del tercer mundo.

Se puede entender de alguna manera que las lógicas del desarrollo económico, el progreso, la modernidad y la globalización capitalista han alterado un conjunto de dinámicas de vida propia de muchas comunidades étnicas y las especies de flora y fauna, ocasionando transformaciones estructurales en cuanto a lo cultural, económico, social y ambiental (Leff 2004). Es claro que esta perspectiva capitalista choca con otras visiones de las comunidades étnicas que conciben la naturaleza como fuente de vida, ya que en ella construyen un modelo de desarrollo distinto al capitalista, donde el territorio lo entiende

más allá de la porción de tierra, es donde se construye una cultura, una cosmovisión del mundo de acuerdo a todas esas bondades que les ofrece la naturaleza en su medio ambiente (Paz & Banguero, 2008). En ese mismo sentido, el territorio es donde las comunidades étnicas han construido una idea de desarrollo asociado a la estrecha relación que tienen con la naturaleza, estas comunidades han interpretado que de ella depende su existencia.

DESARROLLO

En estas líneas se acerca a la definición del concepto de desarrollo, para entender un poco más cómo este concepto después de la Segunda Guerra Mundial ha sido una estrategia para lograr un mayor crecimiento económico capitalista y no ha cumplido su promesa de superar la pobreza y alcanzar el progreso de los países del tercer mundo (Furtado, 1975. Escobar, 2007). Además se entiende que las dinámicas que trae ese desarrollo europeo han influido en los problemas sociales económicos y territoriales que vive hoy la Región del Pacífico en especial Buenaventura, donde se adelantan grandes megaproyectos de infraestructuras portuaria y vías de tercera generación donde los más beneficiados son los empresarios, pero no se puede negar que con la doble calzada la población bonaverense y las comunidades que están cerca de la vía se beneficiaran en una parte, por ejemplo en la disminución del tiempo de viaje a otras ciudades. Según Gudynas (2011)

Los sentidos usuales de la palabra desarrollo apuntan a los avances y progreso en el campo económico y social. En ese sentido la Real Academia Española presenta el desarrollo como acepción económica entendida como la “evolución progresiva de una economía hacia mejores niveles de vida”, mientras que, cuando se lo refiere a las personas, se lo define como progreso, bienestar, modernización, crecimiento, social, cultural o político (p.22)

Pero, en la práctica, se enfocan más en el primer aspecto generando como resultado impactos ambientales y desconocimiento de la importancia del territorio para las comunidades que han construido una historia en ese espacio. De acuerdo con Gudynas, hace más de treinta años, el economista brasileño Celso Furtado advertía que, el desarrollo era un mito que se concentraba en “objetivos abstractos como las inversiones, las exportaciones y el crecimiento” (Gudynas 2011 citando a Furtado 1975, p.21). Estas mismas metas se escuchan hoy y son causas de las transformaciones sociales en los países denominados del tercer mundo.

El economista brasileño, como dice Gudynas, agregó que el “*desarrollo económico, entendido como la idea de que “los pueblos pobres podrán algún día disfrutar de las formas de vida de los actuales pueblos ricos” es “simplemente irrealizable”* (Gudynas 2011, citando a Furtado 1975, p.21), ya que los pueblos llamados a ser como los países desarrollados, hoy después de 60 años, continúan con grandes problemas sociales, económicos, ambientales, incluso, con el paso del tiempo han ido empeorando. Tal es el caso de Colombia, que fue el primer país del denominado tercer mundo que se insertó en ese proyecto de cambio planteado por los Estados Unidos para superar la pobreza (Escobar 2007).

Para Múnera (2011) “*Desde la perspectiva semántica, podría argumentarse que la noción de desarrollo se relaciona con un proceso de transformación que parte de una situación inicial, en donde está contenida todas las potencialidades y posibilidades de cambio y se llega a una situación final”* (p. 1) donde como resultado se espera alcanzar las metas propuestas y obtener un cambio de lo que se pretende transformar. Pero esto, entendido desde una perspectiva conjunta donde participen ambas partes consientes de los propósitos y las finalidades. Según Múnera (2011)

La finalidad de los procesos de desarrollo, se plantean en términos de intencionalidad, que actúa como atractor o “focus” del proceso. Ahora bien, esta intencionalidad que ya sabemos, está determinada de manera abstracta por los seres humanos, fue hasta hace poco tiempo, asumidas por distintas sociedades organizadas en naciones o estados, de manera común, en termino de crecimiento económico (p.2)

Después de los cambios que se dieron desde los años 50, la intencionalidad del desarrollo ya era meramente asociado al crecimiento económico, con la fantasía del cambio social para superar la pobreza de las áreas atrasadas de los países del tercer mundo. Pero, en ese mismo sentido, varios autores como Arturo Escobar empezaron a alertar sobre las consecuencias negativas del desarrollo utilizado para el crecimiento económico (Múnera 2011), visibilizando las consecuencias negativas del desarrollo pensado desde Estados Unidos para resolver situaciones de otros países que no están catalogados como desarrollados. Se plantea que el problema no es el concepto en sí sino la finalidad que se le dio. Para Escobar (1999)

A medida que los expertos y políticos occidentales comenzaron a ver como problema ciertas condiciones de Asia, África y América Latina –en su mayor parte, lo que se percibía como pobreza y atraso- apareció un nuevo dominio del pensamiento y de la experiencia llamado desarrollo, todo lo cual desembocó en una estrategia para afrontar aquellos problemas. (p. 37)

Esta no era más que una estrategia para establecer unas relaciones históricas a través de la dominación del mercado económico y los recursos naturales. Esta estrategia fue “creada inicialmente en Estados Unidos y Europa occidental al cabo de pocos años la estrategia del desarrollo se convirtió en una fuerza poderosa en el propio Tercer Mundo” (Escobar, 1999, p. 37) debido a que muchos países interiorizaron la lógica del desarrollo económico que se olvidaron de las consecuencias que esto podía ocasionar en las comunidades que tenían otra visión del mundo y de la economía.

La interiorización de las promesas del desarrollo tomó fuerza en los países clasificados como subdesarrollados y del tercer mundo por el discurso del desarrollo a partir del majestuoso discurso de posicionamiento del presidente de los Estados Unidos Harry Truman el 20 de enero de 1949, para Escobar el componente esencial del concepto era su llamado a Estados Unidos y al mundo para resolver los problemas de las “áreas subdesarrolladas” del globo

Más de la mitad de la población del mundo vive en condiciones cercanas a la miseria. Su alimentación es inadecuada, es víctima de la enfermedad. Su vida económica es primitiva y está estancada. Su pobreza constituye un obstáculo y una amenaza tanto para ellos como para las áreas más prósperas. Por primera vez en la historia, la humanidad posee el conocimiento y la capacidad para aliviar el sufrimiento de estas gentes... Creo que deberíamos poner a disposición de los amantes de la paz los beneficios de nuestro acervo de conocimiento técnico para ayudarlos a lograr sus aspiraciones de una vida mejor... Lo que tenemos en mente es un programa de desarrollo basado en los conceptos del trato justo y democrático... Producir más es la clave para la paz y la prosperidad. Y la clave para producir más es una aplicación mayor y más vigorosa del conocimiento técnico y científico moderno (Escobar, 2007 citando el discurso de Truman, 1964, p.19)

El mensaje del presidente Truman era claro, de la preocupación por las condiciones en las que se encontraban las áreas de los países del llamado tercer mundo, el propósito era presentar al desarrollo como el salvador para dichos países y los llamados a abanderar los procesos eran las potencias económicas.

El desarrollo en el discurso del presidente Truman se entiende como el salvador, la única opción, el único camino para los países denominados subdesarrollados y en esa lógica, Colombia es uno de esos países que en la búsqueda de “superar la pobreza” debe aceptar la propuesta del desarrollo y, además, al igual que todo el resto de países del denominado tercer mundo, debe dejarse orientar por los que, de acuerdo a ellos mismo, son los que tienen la experiencia en el desarrollo. Es importante recordar que la pobreza, el progreso y

el desarrollo con su derivación, el subdesarrollo, se descubren a partir de la segunda guerra mundial (Escobar 2007). Estos conceptos son una de las estrategias para la colonización, explotación y dominación de los territorios del denominado tercer mundo, para consolidar el poder del capitalismo que sólo ve estos territorios como útiles para el crecimiento económico. En este sentido, Rodney (1981) expresa que

Obviamente, el subdesarrollo no es ausencia de desarrollo, porque todo pueblo se ha desarrollado de un modo o de otro, en mayor o en menor. El termino subdesarrollo tiene sentido solo como medio de comparar niveles de desarrollo. Y tiene que ver con el hecho de que el desarrollo social humano ha sido desigual, porque, desde un punto de vista estrictamente económico, algunos grupos humanos han avanzado más, han producido más y se han hecho más ricos (p.23).

En cierta medida compartimos la idea de Rodney, muchos pueblos se desarrollaron más que otros, pero eso no significa que los otros sean pobres, atrasados, etc. El termino subdesarrollo tomo fuerza e importancia cuando los países que durante la época colonial se desarrollaron a causa del sometimiento y la explotación de los otros y hoy es la estrategia de clasificación e invención a través del discurso del desarrollo económico, como países subdesarrollados, pobres, con falta de progreso y del tercer mundo, que deben seguir los ejemplos y las políticas del proyecto económico euro-norteamericano para superar la pobreza, el subdesarrollo y llegar al progreso.

Pero esto no es más que una estrategia para desarrollar unas dinámicas, con espíritu coloniales de apropiación territorial e imposición de otras dinámicas económicas, culturales, sociales entre otras. En ese sentido es inevitable en este texto no estar de acuerdo con Rodney (1981) y su interpretación, cuando dice que

El componente del subdesarrollo moderno, es que el termino expresa una relación particular de la explotación; o sea, de un país por otro. Todos los países del mundo a los que llama <<subdesarrollados>> son explotados por otros, y el subdesarrollo que hoy preocupa al mundo es producto de la explotación capitalista, imperialista y colonialista. (p.24)

Es lo que estamos viendo y viviendo que el subdesarrollo ha creado un conjunto de condiciones con las políticas económicas, para que los países clasificados e inventados como subdesarrollados y pobres, empiecen a compararse con los de mayor desarrollo económico y se lancen sin medir quizás las implicaciones en la lucha por la búsqueda de ser desarrollados, algo que es un sueño inalcanzable, porque sencillamente a los países del primer mundo como se hacen llamar no les conviene.

Pero a partir de esas comparaciones, luchas se realizan los tratados y convenios internacionales que han llevado a adoptar políticas económicas interdependientes que van en contra de los países subdesarrollados, terminando con el saque de los territorios, entre otras dinámicas neocolonialistas.

Acaso no es lo que estamos viviendo en la región del pacífico particular Buenaventura con el llamado “desarrollo”, que está explotando los territorios colectivos con las políticas neoliberales de la apertura económica, que ha ocasionado la privatización de muchas empresas públicas y la flexibilidad, la tercerización de los empleos, así como la firma de TLC, para continuar de manera sutil con la explotación, la desterritorialización y el desarraigo de las comunidades de sus territorios a través de los megaproyectos económicos que a pesar que las comunidades tienen una forma y un derecho de proteger el territorio y sus dinámicas culturales con la consulta previa, esta al parecer no se ha realizado como tienen que ser.

Así podemos entender, aún más, que el tipo de desarrollo en el que estamos es parte de las dinámicas del conflicto que en las últimas décadas parte de los países del tercer mundo se han venido enfrentando. En ese sentido, es acertado decir que el desarrollo capitalista que estamos viviendo es generador de las disputas y los conflictos territoriales que se han dado en gran parte de Colombia, en particular, en la región del Pacífico. Según Escobar (2007)

Desde el 11 de julio hasta el 5 de noviembre de 1949, una misión económica, organizada por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, visitó Colombia con el propósito de formular un programa general de desarrollo para el país. Era la primera misión de esta clase enviada por el Banco a un país subdesarrollado. La misión contaba con catorce asesores internacionales en los siguientes campos: comercio exterior, transporte, industria, hidrocarburos y energía, vías carretables y fluviales, servicios comunitarios, agricultura, salud y bienestar, banca y finanzas, economía, cuentas nacionales, vías férreas y refinerías petroleras. Con la misión trabajó un grupo homólogo de asesores y expertos colombianos (p. 52).

Para Escobar, la misión vio clara su tarea al presentar su alternativa para superar todas las “malas condiciones” que tenía el pueblo colombiano y que, según la visión de los “expertos de desarrollo”, sólo se podían superar si se seguían las recomendaciones:

... se requirió la necesidad de un programa integral e interior consistente... Las relaciones entre los diversos sectores de la economía colombiana son muy complejas, y ha sido necesario un análisis

exhaustivo de las mismas para desarrollar un marco consistente. Esta, entonces, es la razón y justificación para un programa global de desarrollo. Los esfuerzos pequeños y esporádicos solo pueden causar un pequeño efecto en el marco general. Solo mediante un ataque generalizado a través de toda la economía sobre la educación, la salud, la vivienda, la alimentación y la productividad puede romperse decisivamente el círculo vicioso de la pobreza, la ignorancia, la enfermedad y la baja productividad. Pero una vez que se haga el rompimiento, el proceso del desarrollo económico puede volverse autosostenido (Escobar 2007 citando el International Bank, 1950, p.53),

Es claro que los asesores realizaron su tarea, y hoy, lo que se vive en Colombia y en el Pacífico, es producto de esa agenda desarrollista que no ha cumplido con sus promesas en los aspectos de salud, economía, educación, básicamente, en la satisfacción de las necesidades básicas de la población. Pero, si ha cumplido con su objetivo principal del crecimiento económico a costa del despojo de las comunidades de sus territorios, para la construcción de Megaproyectos y vías que permitan la integración de las dinámicas comerciales, desconociendo los aspectos culturales, sociales, económicos, ambientales, de las comunidades.

IDENTIDAD CULTURAL.

En esta categoría se mirara la importancia de la identidad cultural en Colombia, puntualmente para las comunidades del pacífico, teniendo presente el acontecimiento de 1492, que marco y continua marcando precedentes en la construcción de las identidades de las poblaciones indígenas y negras en este continente, que de acuerdo a las dinámicas económicas que han ocasionado el despojo de muchas comunidades de esta región del pacífico colombiano, que precisamente después de la abolición de la esclavitud en 1852 poblaron masivamente estos territorios y han venido construyendo su identidad cultural que sea condicionado por dinámicas coloniales.

La identidad cultural aquí también la podemos entender, como el proceso libre de construcción de unas estructuras de prácticas, códigos significantes y una cosmovisión colectiva de ver el mundo y esto hace que un grupo humano se diferencie de otro grupo humano. Teniendo presente lo anterior en relación a la identidad cultural, es importante mencionar algunos acontecimientos históricos que marcaron la construcción de la identidad cultural de las comunidades negras en lo que hoy es Colombia.

Con el llamado descubrimiento de Colón en 1492, América fue inventada como dice el historiador O' Gorman (1995 p. 1). Ese famoso descubrimiento e “invención” le “permitió a Occidente definir la identidad de los otros” Escobar (2010 p. 21). Con esto se justificó parte del saqueo, la explotación, esclavización y la expropiación de los territorios de los indígenas, esto llevó al exterminio de una gran parte de la población aborigen, lo que le dio paso al secuestro, esclavización de africanos que fueron traídos al “nuevo” continente de la manera más cruel que se halla visto. De acuerdo a Castillo (2007)

La identidad de la colonialidad, (Quijano, 2000) con su clasificación racial del blanco europeo como un ser superior y de los otros “no blancos” como inferiores, en este caso los indígenas y negros, se sedimentan y hacen de la Nueva Granada una nueva sociedad de esclavistas hacendados y mineros. (Castillo, 2007 p. 43 citando a Quijano, 2000)

Esta sociedad es la que con el transcurrir del tiempo fue construyendo un poder en la construcción de una identidad inferior de los subalternos, para el caso de los indígenas y negros, la construcción de la identidad no es libre, porque es construida e impuesta por el otro a su conveniencia para determinar un poder que le permita ejercer el control total, a tal punto que los clasificados como inferior lo interioricen y se crean inferiores, además de esta manera pueden ser excluidos de todo plan de bienestar integral. Si bien la identidad se construye con la interacción con el otro de una manera libre, en esta interacción entre negros, indígenas y blancos, se les inventó una identidad a los negros e indígenas por ser según inferiores a los blancos, invención de identidad que fue más difícil para los negros por los acontecimientos que ya se conocen.

Desde la llegada de los europeos españoles para el caso colombiano, debido a la clasificación como inferiores los indígenas y negros, la construcción de la identidad cultural no asido fácil. Hall (1982), interpreta entorno a la identidad que sea realizado una explosión discursiva, pero también ese concepto se le ha hecho crítica desde adentro de muchas disciplinas, en busca de deconstruir esa concepción del sujeto autónomo situado en el centro de la metafísica occidental poscartesiana, en esa medida el feminismo y su crítica cultural influida por el psicoanálisis a la subjetividad en la cuestión del yo en las dinámicas modernas (p. 13).

De acuerdo a esa explosión Hall se pregunta ¿Quién necesita identidad? Lo que no está de más preguntarnos ¿porque las comunidades negras en Colombia necesitan la identidad

cultural? Para responder a la pregunta Hall plantea la respuesta desde dos maneras, la primera consiste en señalar un rasgo distintivo de la crítica deconstructiva antes mencionada a la que fue sometido mucho de estos conceptos esencialistas. La segunda respuesta y la que nos permitirá acercarnos a entender por qué y para que las comunidades negras del pacífico colombiano necesitan identidad. En la segunda respuesta Hall (1982) nos dice que *“exige señalar dónde, y en relación con qué conjunto de problemas, surge la irreductibilidad del concepto de identidad. Creo que en este caso la respuesta radica en su carácter central para la cuestión de la agencia y la política”* desde esta respuesta la construcción de las identidades de las comunidades del pacífico colombiano han estado permeadas por las agendas y las políticas neoliberales y la apertura económica del capitalismo. De acuerdo a (Paz Zapata & Banguero González, 2008).

La identidad cultural expresa dos percepciones. La primera consiste en cómo se ve el propio individuo, grupo colectivo, sociedad y el pueblo, en el caso específico de los grupos étnicos. Desde esta perspectiva expresa la mirada hacia el interior, hacia adentro, como se auto observa, se define, se identifica, se distingue, cuáles son sus características, su origen común, su relación, su organización, sus costumbres, usos, códigos, manifestaciones. La segunda percepción, es cómo nos ve el otro, y es desde la relación de otredad que se construye la identidad. (p. 129)

En esa primera percepción los individuos y las comunidades negras en Colombia han venido haciendo un trabajo que no se puede negar que tomó fuerza en la década del 90, que a partir de allí las comunidades fortalecieron su mirada hacia el interior y los negros que se encontraban dentro de las comunidades y en las grandes ciudades iniciaron procesos de auto reconocimientos con la identidad de origen africano que no se pudo olvidar ya que se mantuvo con una gran influencia en los palenques que fueron grandes oposición durante la colonia. En la segunda percepción de identidad que es como nos ve el otro y las comunidades negras han tenido grandes dificultades, debido que ese otro los ha visto y clasificado como inferior, por lo tanto, la forma y la coyuntura en la que se logra posicionar el discurso de la identidad cultural en el pacífico colombiano es importante para estas comunidades, debido a la construcción histórica que occidente y sus herederos le inventaron.

Desde estas percepciones la identidad cultural se “construye desde el discurso y no fuera de él” (Hall 1982 p. 18) en ese mismo sentido se puede entender que la identidad según Touraine (1997) *la identidad solo puede construirse en relación con la alteridad, la*

relación consigo mismo está gobernada por la relación con el otro; la comunicación determina la identidad. (p.220) en ese sentido se entiende que el proceso de construcción de la identidad cultural es a través de un proceso relacional donde las diferencias hacen que los otros miren hacia adentro y se reconozcan como lo que realmente son. En ese sentido Hall (1982) dirá que

Las identidades se construyen a través de la diferencia, no al margen de ella. Esto implica la admisión radicalmente perturbadora de que el significado <<positivo>> de cualquier término – y con ello su <<identidad>> - solo pueden construirse a través de la relación con el otro, la relación con lo que él no es, con lo que justamente le falta con lo que se ha denominado su afuera constitutivo (p. 18)

En ese sentido de la construcción de la identidad desde la diferencia y la mirada positiva en relación con el otro, la construcción de la identidad colectiva de las comunidades negras a estado marcado por los elementos mencionados, pero desde una mirada negativa y aun así le ha significado para la construcción de ese proceso que ha inflado al individuo y asido apropiado en el posicionamiento el discurso de identidad cultural que de una u otra manera ha generado cohesión a las comunidades negras ya que ha presentado las vivencias y le ha dado autonomía y sentido de pertenencia a las comunidades. (Paz zapata & Bonguero Gonzales 2008, p. 130)

La identidad cultural de las comunidades negras aquí se hace importante debido que en Colombia no había sido tema de discusión, con esto no estoy afirmando que las comunidades no se distinguieron de otros grupo, por sus características culturales, lo que sí es notable que a partir de la Constricción del 1991, y con la ley 70 de 1993 el debate por la identidad cultural toma una notable importancia, de acuerdo a las dinámicas económicas mundiales, ya que este debate por la identidad cultural logra que se hable de “Comunidades negras” y esta se constituye como persona jurídica para la protección del territorio y de sus prácticas ancestrales del mismo modo que esta discusión de la identidad cultural abanderada por muchos intelectuales negros llega a las grandes ciudades colombianas, donde se encuentran una gran población negra y donde se auto reconocen con un legado cultural y se posiciona una identidad cultural en Colombia.

Debido que desde la independencia la construcción de Colombia como nación ha estado sujeta a los ideales de europeos, de igual forma la identidad se fue construyendo sobre esos cimientos de la colonialidad. Después de este periodo de independencia Colombia entra en las disputas internas por el poder, y aquí las comunidades indígenas y

negras su situación con respecto a la identidad sería la misma que antes de la independencia. Como se ha mencionado, después de este proceso el país dentro al juego de las relaciones internacionales que no serían nada buenas para la construcción de la identidad cultural de las comunidades en cuestión, debido que se enfrentarían a procesos como los que hoy se están viendo enfrentadas las comunidades en el pacífico colombiano por la protección del territorio.

En la segunda mitad del siglo XIX, las elites políticas e intelectuales heredadas del poder colonial en Colombia se dedicaron a la tarea, siguiendo los ejemplos de occidente representados en Inglaterra, Francia y Los Estados Unidos, de crear y definir una Nación moderna, progresista y competitiva en el escenario mundial, lo que estamos viviendo con la modernización del puerto de Buenaventura, en ese deseo para nada aparecían las comunidades indígenas y negras, más bien era necesario crear condiciones para invisibilizar más su existencia (Castillo, 2007 p. 73). Durante la segunda mitad del siglo XIX y el XX, las dinámicas capitalistas y el imaginario de civilización, para llegar al progreso el bienestar se apoderaron de las elites políticas que interiorizaron los conceptos de razón, ciencia, progreso, Estado, educación, libertad y civilización, los cuales habían llevado a Europa y Estados Unidos al progreso y la civilización, por lo tanto, a Colombia si seguía esos ejemplos llegaría a ese triunfo.

Pero para eso se tenía que construir una nación mestiza porque todos los países de occidente que habían logrado lo antes mencionado no tenían población negra e indígena, y los que la tenían habían puesto barreras de separación de lo no blanco de lo blanco caso Estados Unidos. Para el caso de Colombia la mayoría de la población no era blanca, pero según ese imaginario si se quería llegar al progreso y la civilización de la modernidad se tenía que desaparecer las identidades culturales inferiores que no se identifican con las ideas de modernidad de occidente (Castillo 2007 p. 73). Desde estos aspectos sea notado que la construcción de las identidades culturales de las comunidades negras e indígenas a estado influidas por los elementos de inferioridad de la Colonialidad, que no ha permitido que en gran parte se construya libremente de acuerdo lo planteado anteriormente por (Hall 1982 y Touraine 1997)

La identidad cultural aquí se hace muy importante para las comunidades negras e indígenas del pacífico colombiano, no solo porque les permite recuperar el conjunto de

representaciones simbólicas, comportamentales, artísticas, lúdicas, estéticas, literarias, morales y de modo tipo, que le dan sentido material e inmaterial a la vida de las comunidades negras (Paz zapata & Bonguero Gonzales 2008, p.132), sino que les permite luchar por la protección del territorio donde precisamente sea construido esa identidad cultural. Hoy después de los palenques y la abolición de la esclavización, la constitución política de 1991, a través del artículo transitorio 55 que permitió la ley 70 es uno de los hechos más importantes para la construcción y resignificación de la identidad cultural en Colombia de las comunidades negras.

Esto de la identidad cultural para las comunidades del pacífico colombiano va a tornarse significativo debido que esto va hacer determinante para que estas comunidades protejan sus territorios de la recolonización del proyecto económico euro norteamericano a través del desarrollo y la invención del subdesarrollo y problematización de la pobreza (Escobar 2007)

TERRITORIO

Este concepto de territorio es uno de los determinantes para entender más las luchas y las resistencias de las comunidades étnicas de la región del pacífico colombiano, particularmente Buenaventura, donde los procesos de resistencias y conflictos de visiones de desarrollo, debido a las dinámicas económicas en la que sea inscrito el país para superar el llamado subdesarrollo tienen a estas comunidades en constante lucha por la defensa del territorio, la territorialidad y la dignidad.

Según García (2016, p.36 citando a Marín 1986). El primer sentido del territorio estuvo orientado a los límites sobre el espacio, donde el Estado ejercía el poder, el uso de la fuerza legítima para proteger los límites territoriales del Estado. Este primer sentido del territorio estuvo orientado al Estado, porque este es entendido como “un conjunto de instituciones que gobiernan un determinado territorio y una población que vive dentro de sus fronteras” (McDowell, 2000, p.255). Así, se entiende que la concepción del territorio en un momento estuvo dirigida en implementar el poder de gobierno y la protección de los límites espaciales, olvidando otras dinámicas que se construían en esa extensión de tierra. Para el siglo XX, el concepto de territorio iba a dejarse de pensar, solo en lo geográfico y pasaría a tomar importancia en lo político y económico (Llano- Hernández, 2010)

De acuerdo a García (2016, p.37) La re-significación del concepto de territorio, es lo que permitiría tener en cuenta las distintas percepciones de lo social, ambiental, cultural, económico, político administrativo y la identidad étnica. Pero a pesar del resinificado conceptual, se desconoce el significado del territorio para las comunidades, en este caso para las comunidades de Buenaventura y pacifico colombiano, además sea venido intentando imponer la mirada capitalista que solo ve el territorio para el crecimiento económico, desconociendo las otras visiones de desarrollo que sea construido de acuerdo a la relación armónica con el territorio y todo el cosmos.

Es esa mirada economicista, capitalista de occidente, en la que las elites políticas inscribieron a Colombia, después de la segunda guerra mundial sin pensar en las consecuencias que podía generar esas relaciones desiguales para el país. De una u otra manera eso ha venido generando procesos de des- territorialización en Buenaventura y todo el Pacifico colombiano, donde por muchas décadas las comunidades han construido una territorialidad y una identidad cultural porque es en el territorio donde se construye la diferencia cultural, por el significado que se le da, y con las dinámicas de la expansión portuaria y los macro proyectos de infraestructuras viales para el crecimiento del poder económico es lo que ha venido ocasionando “desarraigo de la territorialidad del negro en el Pacifico colombiano” (Romero, 1993) Y a ese despojo del territorio por causa de las distintas violencias es a la que muchos se enfrentan haciendo resistencia en el mismo territorio y otros desde afuera por que mantienen sus vínculos con ese espacio territorial.

Según Giménez (1999) La primera aproximación inspirada en las enciclopedias expresan que el territorio es “cualquier extensión de la superficie terrestre habitada por grupos humanos” (p. 27). En ese orden, Paz & Bonguero (2008) dicen que el territorio “es el escenario físico, el entorno geográfico, referente espacial y lugar inmediato de convivencia; espacio de producción, reproducción de bienes materiales puestos al servicio de la especie humana” (p. 81) Es claro que estos dos autores van más allá de lo definido por la enciclopedia, porque comprenden lo que significa el espacio territorial. En este resinificado que tuvo el concepto, como ya sea mencionado fue necesario unas teorías del territorio y una manera es partiendo de la noción del “espacio” (Giménez, 1999, p. 27). De acuerdo a (Giménez, 1999: 27, Paz & Bonguero 2008: 81)

El territorio sería el espacio apropiado y valorizado –simbólica y/o instrumental- por los grupos humanos (Raffestin, 1980: 129 y ss.). El espacio –entendido aquí como una combinación de dimensiones ((Nyangatom, 1978: 152)-, incluidos los contenidos que la generan y organizan a partir de un punto imaginario, se concibe aquí como la materia prima del territorio o, más precisamente, como la realidad material preexistente a todo conocimiento y a toda práctica. El territorio alude al concepto heterogéneo de especies, flora, ecosistema, manglares, selvas, montes, valles, llanuras y todos los accidentes propios de la evolución y transformación del mismo, pero también, se refiere a la fauna con todas las especies de animales en cuanto que estos sólo tienen vida en el espacio físico denominado territorio.

Estas son nociones que se encuentran en las visiones que tienen las comunidades de Buenaventura del espacio físico y el territorio. Desde esas perspectivas del espacio físico y la re-significación del territorio, en este documento lo vamos a mirar en dos líneas, en la primera el territorio *“sería el resultado de la apropiación y valorización del espacio mediante la representación y el trabajo una “producción” a partir del espacio inscrito en el campo del poder por la relación que pone en juego”* (Gómez, 1999: 27), y en segundo lugar el territorio como *“el escenario donde se construye y reconstruye las representaciones culturales que determinan el conjunto de patrones que en forma voluntaria e involuntaria son asimilados y apropiados* (Paz & Banguero , 2008: 81)

En ese orden de ideas el territorio, ya no es entendido únicamente como los límites geográficos o, una porción de tierra, sino, como el lugar donde se construye una identidad cultural y se ejerce una territorialidad. Según Paz Zapata & Banguero González (2008)

Cuando el territorio es intervenido social, política y administrativamente por el hombre con la finalidad de organizar el espacio, este se transforma y asume la dimensión de territorialidad, que no es otra cosa que la organización jurídica y política del territorio donde un Estado desarrolla su poder. (p.82)

Esto es una territorialidad para el ejercicio del poder del Estado, de una forma general en todo el territorio, que tiene afinidades con la territorialidad que ejercen las comunidades étnicas de Buenaventura y todo el pacífico colombiano. La Constitución Política de 1991, asigno como entidades o autoridades territoriales, a los departamentos, municipios, distritos y los territorios indígenas. (C.P. 1991, Art. 286). A pesar que las comunidades afrocolombianas no son autoridades territoriales, como las mencionadas, si ejercen una autonomía reconocida a través del artículo transitorio 55 de la constitución política de 1991, que crea la ley 70 de 1993, que le da el derecho de ejercer la territorialidad como las

entidades ya mencionadas. Para Paz & Banguero (2008) La territorialidad alude al carácter autonómico expresado en la autonomía de la constitución política para la gestión de sus intereses, implica gobernarse por sus propias autoridades, ejercer unas competencias, administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, al igual que participar en las rentas nacionales (Art. 287 C.P 1991)

De lo anterior lo único que le falta y es el deseo de las comunidades afrocolombianas, tener el reconocimiento constitucional de entidades territoriales, porque más allá del título colectivo esto permitiría que participen en los tributos de las rentas nacionales. Pero a pesar de eso la territorialidad que han venido desarrollando las comunidades afrocolombianas en Buenaventura y el pacífico colombiano ha ayudado a re-significar la concepción de territorio y territorialidad, ya que, para para estas comunidades

La territorialidad y la apropiación del espacio físico (entendidos estos no solo como el espacio terrestre, sino también como los espacios lluvias y marítimos) es el eje fundamental a partir del cual se sustenta en zonas rurales y urbanas de este país la identidad étnica, de las relaciones hombre /naturaleza y las relaciones de género, generaciones y de familia de las comunidades negras. (Proyecto Biopacífico. 1999:41. El pacífico colombiano desde la perspectiva afrocolombiana e indígena. cK: Colombia)

Esto ha permitido introducir otra noción de territorialidad, que va más allá de la mirada institucional, ya que aquí se recoge del territorio todo una construcción de identidad cultural y un sentido de vida, porque

El territorio es el lugar donde se hace posible la construcción de un proyecto político y social para la comunidad negra; es el espacio donde se materializa su desarrollo, se llevan a cabo procesos de intercambio y de cooperación entre las mismas comunidades y otras distintas (Proyecto Biopacífico. 1999:41. El pacífico colombiano desde la perspectiva afrocolombiana e indígena. cK: Colombia)

Este sentido de territorialidad y concepción de territorio de estas comunidades, se aviene enfrentando a las dinámicas de relaciones hegemónicas que se imponen a las otras visiones de desarrollo y territorio, diferentes a occidente. Según Gómez (1999) *“Una importante corriente de pensamiento alimentada por ensayistas, economistas y filósofos neo-liberales plantean la tesis de que la globalización socio-económica ha carreado la “la desterritorialización” o “deslocalización” de los procesos económicos, sociales y culturales” (p.25).* Esto es lo que se ha venido evidenciando con autores como Pedrosa y

Escobar (1996) donde se entiende que la apertura del mercado económico y la invención del subdesarrollo y el pacífico colombiano como entidad desarrollable ha ocasionado muchos procesos de violencia, despojo y el desconocimiento de los procesos históricos socio-económicos y culturales de las comunidades étnicas del pacífico colombiano, en particular Buenaventura que se ha venido enfrentando la moda de la globalización socio-económica, a través de la modernización y la expansión portuaria.

Así podemos asociar el carácter de desterritorialización de la globalización socio-económica con lo que viven los territorios de las comunidades del pacífico colombiano, en particular Buenaventura que es vista solo como un puerto para el crecimiento económico. La desterritorialización, aquí se entendida como el proceso de despojo de las comunidades por la violencia que se generan en sus territorios para apropiarse de ellos. Para Paz & Banguero (2008)

El territorio y la territorialidad del país donde están asentados los diferentes grupos poblacionales desde tiempos remotos son escenarios permanentes de conflictos que evidencian las rivalidades sociales, políticas económicas y culturales de los seres humanos... El desplazamiento forzado, los cultivos ilícitos y los megaproyectos impulsados por el capital privado nacional e internacional, son los principales fuentes de los conflictos que ejercen presión sobre la tierra y la territorialidad de los grupos étnicos del país. (p. 82)

Estas son un poco de las realidades a las que se están enfrentando las comunidades de Buenaventura frente a las inversiones del capital privado que ve el territorio solo como fuente de riqueza y es capaz de hacer cualquier cosa, hasta masacrar muchos habitantes de las comunidades que se oponen en los intereses económico privados, porque el de los territorios colectivo se encuentra amenazado. A pesar de estas dinámicas que sedan entorno al territorio y la territorialidad, para muchos es difícil entender porque muchos de los habitantes de estas comunidades se desplazan y vuelven al territorio, y otros resisten en él, y esto es porque el territorio y su territorialidad es lo que les permiten construir una identidad cultural y un proyecto político que de una u otra manera le permite una alternativa al capitalismo, la modernidad y la globalización de occidente. Giménez (1999) dice que

Los territorios se transforman y evolucionan incesantemente en razón de la mundialización geo-política y geo-económica. Pero esto no significa su extinción. Los territorios siguen siendo actores

económicos y políticos importantes y siguen funcionando como espacios estratégicos, como soportes privilegiados de actividades simbólicas y como lugares de inscripción de las “excepciones culturales” pese a la presión homologante de la globalización (p. 27)

Aun así, este sigue teniendo importancia, pese a las arremetidas de todas las dinámicas de modernidad, globalización y desarrollo económico del capitalismo, el territorio continuara siendo muy importante para nuestras comunidades de Buenaventura y del pacífico colombiano.

La objetivación de la naturaleza para el desarrollo y crecimiento económico sea expresada en el pacifico colombiano de muchas maneras, en Buenaventura el llamado “desarrollo” sea evidenciado a través de la expansión portuaria y el megaproyecto de vías de tercera generación. Estos proyectos económicos han ocasionado el choque de dos perspectivas de visiones de desarrollo, el de las comunidades étnicas y el de la modernidad de occidente. Estas confrontaciones se pueden decir que sean venido dando por el impacto ocasionado por la perspectiva desarrollista de las políticas neoliberales.

La concepción autoritaria de los países capitalista es parte de los conflictos y las condiciones sociales en las que se encuentra el pacífico colombiano, puntualmente Buenaventura, donde se han dado dinámicas de violencia, desplazamiento y desterritorialización, por las disputas del territorio entre las comunidades afro, indígenas, gobiernos y terceros, por la materialización de políticas neoliberales que lo que están ocasionado es el desarraigo de las comunidades de sus territorios, su territorialidad y el empobrecimiento de la población bonaerense. *“Las poblaciones del pacifico en general han sido víctimas del estado y del capital extranjero donde incursionan las más feroces prácticas de desalojo”*

IMPACTO SOCIO-AMBIENTAL

La categoría de impacto socio-ambiental tiene muchas definiciones, ya que es valorada por algunos autores desde muchos puntos de vista, pero en su mayoría se refieren a la intervención en el medio ambiente y en la estructura social de una determinada comunidad, por parte de actividades humanas, teniendo en cuenta que la intervención también puede ser por fenómenos naturales. En esta categoría no se puede dejar de mencionar lo a bordado por García (2016) que referencia a Jorge Maya, y plantea que para entender lo social

Es necesario comprender previamente el orden ecosistémico, que es el escenario en el que se desenvuelve la cultura. Un escenario que no es pasivo y que no permanece igual a lo largo del proceso. Hacer cultura es culturizar la naturaleza. Es humanizar al ecosistema, o sea, adaptarlo a las condiciones de vida impuestas por el nuevo orden de instrumentalización cultural. Es importante entender que la cultura depende del orden ecosistémico, no porque el hombre tenga allí su nicho, sino porque necesita transformar dicho orden para lograr su propia subsistencia... No es posible hacer cultura sino domesticando la naturaleza”. (García.2016: 44 citando a Maya, 2002: 326)

Obviamente, estos aspectos mencionados por Maya, son importantes para entender las dinámicas de construcción y resignificado que las comunidades del pacífico colombiano le han dado al territorio, debido a la interpretación de continuidad vida en la naturaleza. Pero esos aspectos ya lo abordamos de una u otra manera en categorías como; la identidad cultural y territorio, ya que nuestras comunidades de Buenaventura y del pacífico colombiano han construido su cultura combinando y entendiendo todos esos elementos mencionados por Maya y relacionándolo con lo social.

Como se ha mencionado anterior, después de la segunda guerra mundial y la apertura económica se re-cosifica economizando la naturaleza que la categoría de impacto socio-ambiental no es únicamente por fenómenos naturales. Esta categoría, ya alude a las grandes intervenciones en el medio ambiente y en las dinámicas sociales de las comunidades por parte de los megaproyectos de desarrollo económicos en la lógica del capitalismo.

Para algunos autores esta categoría de impacto socio-ambiental es interpretada como conflicto socio-ambiental, ya que, en la lógica de desarrollo económico por parte de los países desarrollados, la cual es aceptada por los gobiernos nacionales se encuentran con concepciones diferentes por parte de las comunidades que tienen otra visión de desarrollo como, (buen vivir, etnodesarrollo, etcétera) y al centrarse estas dos visiones se genera un conflicto de orden socio-ambiental.

En esas otras visiones de los impactos socio-ambientales se encuentra Quintana (2004) que cita a Francisco Sabatini que se refiere a la categoría de conflictos socio-ambientales como *“aquellas disputas causadas por el acceso y control de los recursos del medio ambiente, especialmente de la tierra, el agua, los minerales y otros”* (p.7.) Son esas disputas por el control de los recursos naturales y el territorio que está generando inconvenientes como, la violencia, despojo, violación y mal desarrollo de la consulta previa en algunos territorios estratégicos para la expansión portuaria y la construcción de

megaproyectos viales como la construcción doble calzada Buenaventura – Buga, donde se encuentran asentadas muchas de la comunidades étnicas de Buenaventura, que desintegrando parte de la relación que estas comunidades han construido con el medio ambiente. Para Quintana (2004)

Los conflictos socio ambientales actuales son mucho más que meras disputas por la propiedad de un recurso. En ellos se encuentran enfrentadas cosmovisiones ambientales y de vida. Por un lado, el medio ambiente es visto como un recurso económico, o sistema de recursos naturales; y, por otro lado, el medio ambiente se hace equivaler a “espacios o escenarios de vida”. El problema radica en que el encuentro entre estas dos perspectivas se da bajo un contexto o lógica de dominación. (P.7)

Es ese choque de visión de desarrollo lo que está generando conflictos en Colombia específicamente en Buenaventura, donde las comunidades étnicas ven el medio ambiente como forma de vida, continuidad de la cultura, la conciben como un todo, mientras que las políticas neoliberales presentan otra visión distinta del medio ambiente, la ven principalmente como fuente de riqueza, sin importar el impacto que se ocasione por el desarrollo de megaproyectos viales en función del capital privado en esas comunidades, debido a la falacia que “el bien general prima sobre el particular” (p. 7)

Los impactos socio-ambientales en Buenaventura se pueden interpretar también como imposiciones que han llegado desde occidente y las comunidades ceban en gran parte sometidas a las prácticas de las dinámicas del capitalismo extractivo que ha cosificado e instrumentalizado la naturaleza, poniendo en riesgo la seguridad alimentaria y las relaciones comunitarias.

En ese sentido se entiende que el desarrollo de megaproyecto en Buenaventura después de la apertura económica en función de la lógica de la globalización de los mercados está ocasionando impactos socio-ambientales directos e indirectos en muchas comunidades, lo que permite entender que los megaproyectos económicos en el distrito de Buenaventura como la doble calzada Buenaventura- Buga, está generando de acuerdo a Leff (2000)

La degradación ambiental y la destrucción de sus recursos, causados por el proceso de crecimiento y globalización económica y enmascaradas hoy en día por el propósito de un “desarrollo sostenible”, han estado asociadas a la desintegración de valores culturales, identidades y prácticas productivas de las “sociedades tradicionales” (p. 2)

En ese sentido de acuerdo a lo anterior la categoría de impactos socio-ambientales son ocasionados por la globalización del mercado y los discursos de desarrollo para superar la pobreza, lo que lleva a entender esta categoría como conflicto socio-ambiental. Para

Quintana (2004) *“En los conflictos socio ambientales están en juego más que las oportunidades de crecimiento económico, la suerte del medio ambiente local, la calidad de vida de la población y la continuidad de las economías territoriales y sistemas de vida tradicional”* (p.8)

Son esos aspectos como, el medio ambiente, la calidad de vida de la población, la continuidad de las actividades económicas y el sistema de relaciones comunitarias que están en juego en los consejos comunitarios alto y medio Dagua y Pacífico Cimarrón debido al desarrollo del megaproyecto de construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga que intervine directamente en estos territorios étnicos.

CONSULTA PREVIA

Esta categoría es el derecho que tienen las comunidades étnicas en Colombia, para que se le consulte cualquier proyecto que se vaya a realizar en su territorio. Y ese derecho de la consulta, es que muchos sectores privados y públicos le es difícil reconocer y aplicar cada uno de los puntos que competen al derecho de la consulta previa. Este derecho de la consulta previa es la que ha protegido los territorios colectivos de las arremetidas del capitalismo, con los megaproyectos de expansión portuaria, para el caso de algunas comunidades de Buenaventura. Esto de la consulta previa es muy importante para las comunidades étnicas, ya que les ha permitido en gran parte proteger algunos aspectos culturales, y participar en el proceso de evaluación de los impactos positivos y negativos que se pueda ocasionar en sus territorios.

A pesar que estas comunidades tienen este derecho, se han venido presentando inconformidades con los gobiernos porque en algunos casos no se ha aplicado como tiene que ser, es más algunos sectores privados y públicos piensan que se debe eliminar eso de la consulta previa a los territorios colectivos porque está retrasando el desarrollo económico del país. Por concepciones como esa se evidencia toda la discusión que se ha desarrollado en Buenaventura por parte de líderes comunitarios, en torno a la violencia y el derecho del mecanismo de la consulta previa.

La consulta previa como ya se ha mencionado es de tal importancia para las comunidades étnicas, que en el paro cívico realizado en Buenaventura el 6 de junio de

2017, que duró 22 días este fue uno de los temas de discusión, por las respectivas violaciones a este derecho por las dinámicas de la expansión portuaria. En ese mismo orden de ideas, este derecho de la consulta previa es uno de los temas de discusión, en la minga nacional indígena realizada el 30 de octubre de 2017, que duro siete días por los incumplimientos de acuerdos del gobierno nacional. Pero veamos que es ese derecho de la consulta previa que las comunidades indígenas y afrocolombianas defienden.

La consulta previa es un derecho fundamental de los grupos étnicos para garantizar la “participación” en las decisiones que les afecten. Esta se rige por los principios de, buena fe, transparencia, legitimidad, participación, representatividad, interculturalidad y debe ser oportuna. (Convenio 169 OIT. Art, 6). Los principios antes mencionados son los que con frecuencia de una u otra manera se han venido violando en Buenaventura, con toda la dinámica de la integración de Colombia al mercado económico mundial a través del puerto. La consulta previa es un derecho que surgió, mediante la conferencia general de las organizaciones internacionales del trabajo, mediante el convenio 169, sobre pueblos indígenas y tribales, realizada en Ginebra el 7 de junio de 1989. En esta conferencia se reconoció que

... las aspiraciones de esos pueblos asumir el control de sus propias instituciones y formas de vida y su desarrollo económico y mantener y fortalecer sus identidades, lenguas y religiones, dentro del marco de los Estados en que viven. Observando que en muchas partes del mundo esos pueblos no pueden gozar de los derechos humanos fundamentales en el mismo grado que el resto de la población de los Estados en que viven y que sus leyes, valores, costumbres y perspectivas han sufrido a menudo una erosión. (Convenio 169 OIT, p. 1)

Aun hoy estas comunidades continúan sufriendo esa erosión, por la modernidad, la globalización y la violencia que se ha gestado en los territorios por el control de la naturaleza, podemos mirar nuestras comunidades del pacífico colombiano y el conflicto que se ha desarrollado en esos territorios por los distintos actores y los megaproyectos de expansión portuaria para el caso de Buenaventura. El convenio 169 de la OIT, expone en su primer artículo que este que se aplicara; *“a los pueblos en países independientes, cuyas condiciones sociales, culturales y económicas les distinguen de otros sectores de la colectividad nacional, y que estén regido total o parcialmente por sus propias costumbres o tradiciones o por una legislación especial”* y en esas colectividad de países

independientes se encuentran las comunidades indígenas y afrocolombianas que se distinguen de otros grupos, debido que conservan unas costumbres y cultura diferente.

De acuerdo al convenio 169 de la OIT estos son algunos de las responsabilidades, derechos y deberes que deben cumplir los gobiernos para garantizar el derecho a la consulta previa a los pueblos y comunidades étnicas en los países como Colombia.

Responsabilidad y Derechos.

Los gobiernos deberán asumir la responsabilidad de desarrollar, con la participación de los pueblos interesados, una acción coordinada y sistemática con miras a proteger los derechos de esos pueblos y garantizar el respeto de su integridad. Para ello, el Estado deberá reconocer y proteger los valores y prácticas sociales, culturales, religiosos y espirituales propios de dichos pueblos y deberá tomarse debidamente en consideración la índole de los problemas que se les plantean tanto colectivos como individualmente. (Convenio 169 OIT.1989 Arts. 2 y 5)

Esas son las responsabilidades y los derechos que los gobiernos deben asumir y hacer que se cumplan para proteger el sistema de valores culturales, económicos, sociales entre otros que son importantes para estas comunidades mencionadas. Estos pueblos o comunidades étnicas “deberán tener el derecho de conservar sus costumbres e instituciones propias, siempre que estas no sean incompatibles con los derechos fundamentales definidos por el sistema jurídico nacional ni con los derechos humanos internacionalmente reconocidos” (Convenio 169 OIT. 1989). Este convenio en gran medida respalda las luchas de resistencias de las comunidades indígenas y afrocolombianas que han venido librando un proceso de resistencia en la defensa de sus costumbres, su identidad cultural y el territorio que es donde se construye y se reproduce los dos aspectos antes mencionados y otros que son importantes para la construcción del proyecto político y social de estas comunidades de Buenaventura y del pacífico colombiano.

Las comunidades indígenas y afrocolombianas defienden este derecho de La consulta previa porque:

El Estado debe consultar a los pueblos interesados, mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones respectivas, cada vez se prevea medidas legislativas, administrativas, proyectos, obras o actividades de exploración o explotación de recursos naturales susceptibles de afectarles directamente. Los pueblos interesados deberán participar todas las veces que

sea necesario en los beneficios que presenten las actividades, además deben pedir una compensación por cual daño que pueda sufrir por el resultado de esas actividades. (Convenio 169 OIT. 1989, Art. 6)

Las normas mediante las cuales se adopta este convenio 169 de la OIT en Colombia, que le da el derecho de la consulta previa a los grupos étnicos como las comunidades indígenas y afrocolombianas son: el decreto 1320 de 1998, por el cual se reglamenta la consulta previa con las comunidades indígenas y afrocolombianas para la explotación de recursos naturales dentro de sus territorios. Y la ley 21 de 1991, que da las garantías, acciones y mecanismos para aplicar el derecho a la consulta previa y establece un conjunto de mecanismos legales que se deben desarrollar para la elaboración de este proceso de consulta con las comunidades indígenas y afrocolombianas.

PERCEPCIÓN

La percepción es un concepto interesante, dependiendo el sentido y el significado del y los receptores que perciben un momento de una realidad dada en un determinado contexto. La Percepción en algunos casos no puede ser verdadera cuando el sujeto se limita solo hacer juicios sin razón de ser de un problema que supuestamente ha percibido. Según Carterette y Friedman (1982), citadas por Barthey, la percepción

Es una parte esencial de la conciencia, es la parte que consta de hechos intratables y, por tanto, constituye la realidad como es experimentada. Esta función de la percepción depende de la actividad de receptores que son afectados por procesos provenientes del mundo físico. La percepción puede entonces definirse como el resultado del procesamiento de información que consta de estimulaciones a receptores en condiciones que en cada caso se deben parcialmente a la propia actividad del sujeto (p.10)

Es claro que este acto de percibir también depende mucho del estado emocional de la persona y de la actividad que esté realizando, ya que lo que el individuo, sujeto y grupo perciben es un cambio de una realidad o transformación de un contexto. La percepción para Barthey (1982) *no se usa solo en la psicología, sino que también es una palabra cuyos diversos significados son moneda corriente en el lenguaje común*. De acuerdo al diccionario Barthey plantea tres definiciones del concepto de percepción.

1. "La percepción es cualquier acto o proceso de conocimiento de objetos, hechos o verdades, ya sea mediante la experiencia sensorial o por el pensamiento; es una conciencia de los objetos, un conocimiento 2. "La referencia que una sensación hace a un objeto externo". 3. "Un conocimiento inmediato o intuitivo, o juicio; un discernimiento análogo a la percepción sensorial con respecto a su

inmediatez y al sentimiento de certidumbre que lo acompaña, frecuentemente implica una observación agradable o una discriminación sutil”. (p.10)

Estas tres definiciones del concepto de percepción que expresa Barthey las podemos entender también como: una forma constante de aprendizaje del ser humano en la medida que día a día está en contacto con cosas nuevas sin importar el contexto que se encuentre. Se puede entender de acuerdo a Barthey (1982) que este concepto de percepción tiene muchas definiciones y significados que en muchos casos pueden ser diferentes dependiendo el sentido que los receptores le den, así como del estado emocional (p. 10). En las distintas interpretaciones que Barthey hace de los autores se dice también que

La percepción se define como un proceso de tipo cognitivo de la conciencia que consiste en el reconocimiento, interpretación y significación para la elaboración de juicios en torno a las apreciaciones obtenidas del ambiente físico y social, en el que también intervienen otros procesos psíquicos, como el aprendizaje, la memoria y la simbolización. (p.60)

Así podemos ir comprendiendo que este concepto no es solo del trabajo de los psicólogos, sino de toda ciencia que desee entender el cambio o la transformación que sufren los seres humanos en el contexto que se encuentren. Pero también es importante tener en cuenta que no somos los únicos que percibimos cambios en nuestros medios los animales también tienen una capacidad para entender los cambios que se presentan en su medio por las diferentes actividades del ser humano y como de las acciones del ser humano en esta sociedad moderna y desarrollista estamos hablando es lo que los habitantes de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros han venido percibiendo el cambio que el proyecto de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga ha ocasionado en las dinámicas de relaciones comunitarias, sociales y ambientales que históricamente han tenido con y en sus territorios.

Es importante entender que La percepción es un acto que desempeñamos todos los seres humanos y podemos incluir a los animales ya que ellos también pueden realizar un proceso de aprendizaje en la interacción con su medio. El cerebro es el motor o al menos uno de los sentidos centrales del hombre y La percepción es una dinámica de transmisión de información al cerebro y este la procesa y da un producto que en ocasiones no es totalmente acabado, pero si es una parte de lo que una acción en el mundo físico venido cambiando un contexto social, ambiental y emocional. Es claro que entre la percepción y el cerebro se hace una conexión con la realidad del mundo exterior.

Según Guski (1992) “la percepción es el conocimiento sensible, es el reflejo de la realidad en la conciencia de los hombres. Posible y transmitida a través de unos órganos sensoriales y a través de la actividad nerviosa” (p. 13). El significado de un concepto puede variar según el contexto que se desee implementar, en este caso la percepción es la interpretación que los habitantes de los consejos comunitarios antes mencionados hacen del cambio provocado por la ejecución del proyecto vial. En este breve paso por el concepto de percepción (Lewkow 2014, cita a Luhmann 1995: 17) donde se plantea que

Percibiendo se puede enfocar algo, atender a ello, pero sin excluir el resto. En la percepción “...se trata del resultado de un procesamiento simultáneo de una abundancia de impresiones, con la posibilidad de elegir centros de la atención, sin ‘perder de vista’ lo otro” (p. 3)

No podemos negar la importancia de este concepto en las dinámicas de aprendizaje y procesamiento de información percibida del mundo exterior ni tampoco que a pesar que este es trabajado por psicología, es importante para la sociología debido que la percepción depende mucho del estado en el que se encuentre el cerebro porque este es el que hace el procesamiento como ya mencionamos de la información obtenida por la visión. Según Gibson (1950)

La percepción se puede considerar como la capacidad de los organismos para obtener información sobre su ambiente a partir de los efectos que los estímulos producen sobre los sistemas sensoriales, lo cual les permite interactuar adecuadamente con su ambiente. En el caso de la modalidad visual, la percepción puede entenderse como la obtención de conocimiento del mundo físico que nos rodea a partir de la disposición óptica, es decir, el complejo patrón de la luz reflejada por los diferentes elementos que lo componen. (p.3)

Con todo lo antes mencionado es de importancia para lo que se desea alcanzar en este trabajo, y es claro lo que plantea Gibson que “el resultado de la percepción es información del entorno” y en ese procesamiento de información, sentimiento y situaciones de cambios, la percepción se convierte en una percepción comunitaria para el caso que se está estudiando, debido que esa visión, sentimiento e información del entorno es percibida por muchos miembros de la comunidad en la medida que va transformando los espacios y el tejido de dinámicas que conforman esa comunidad. Aquí entendemos la percepción desde Gibson (1950) como “*procesamiento de información*” que puede ser negativa o positiva, provocada por los seres humanos o la naturaleza.

Con este concepto en esta investigación de estos dos territorios colectivos queremos expresar que cuando el sujeto entiende el significado de su contexto, está en la capacidad para entender y suministrarle la suficiente información visual, emocional del significado del cambio en su entorno y así el cerebro transmitirá al lenguaje una cadena de información del cambio en las dinámicas sociales, de relaciones comunitarias y con el medio ambiente.

Por otro lado, aunque es indispensable la importancia del desarrollo vial para el impulso de la economía Nacional y regional, se ha comprobado que la ejecución de megaproyectos de este tipo genera en sus áreas de influencia (directos e indirectos) impactos de orden ecológico, Socioeconómico, Político, Cultural, no siempre evaluados oportunamente. En muchos casos eso se traduce en situaciones conflictivas que se podrían evitar si se llega con buenas intenciones y se respeta los derechos de las comunidades y la Naturaleza.

CAPÍTULO II

Relaciones comunitarias, Valores culturales y Problemáticas sociales asociadas a la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en los consejos comunitarios, Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros.

Buenaventura está ubicado en una zona estratégica para el país, en su suelo se encuentra buena parte de la riqueza ambiental y étnica de la región, y por su puerto se moviliza la mayor cantidad de carga internacional de país, 13,8 millones de toneladas en el 2017 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2016). Sin embargo, al igual que ocurre con todos los municipios del litoral, es un territorio con grandes rezagos socioeconómicos. La ubicación geoestratégica de Buenaventura ha significado en gran parte para que este sea tenido en cuenta para Colombia como la puerta de la integración al mercado económico mundial. (CONPE, 3422 de 2006. DNP, 2008)

Esta puerta, también ha permitido la erosión de muchos aspectos de las comunidades como lo son; las relaciones comunitarias y los valores culturales, esto en parte es por la ejecución de megaproyectos con intereses alejados del mejoramiento de las condiciones de vida de estas poblaciones y por la interacción con actores que tienen visiones de desarrollo totalmente distintas de las comunidades. En este capítulo se desarrolla la percepción que tienen los habitantes de los consejos comunitarios antes mencionados, sobre el impacto ocasionado por la construcción de la doble calzada en las relaciones comunitarias y los valores culturales, ya que estos son elementos fundamentales en las comunidades afrocolombianas, porque ayudan a la cohesión para la búsqueda de mejores condiciones de vida y la conservación de algunas costumbres ancestrales. De igual manera, se mirarán las problemáticas sociales asociadas al proyecto y los nuevos actores en el territorio, algunos aspectos de este capítulo estarán marcados en un antes y un después de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en los territorios colectivos ya mencionados.

RELACIONES COMUNITARIAS.

Son, los acercamientos, lazos que se construyen en la interacción con alguien o algo en un contexto territorial determinado, construyen a través de las comunicaciones que se dan entre los habitantes y los elementos que los rodean. Estas relaciones están normativizadas en los reglamentos internos de los consejos comunitarios y por las dinámicas de

convivencia lo que determinarían una cohesión dentro de las comunidades y va a ir consolidado y fortaleciendo la dinámica cultural de las comunidades y, a la vez aportará al establecimiento de mecanismos de conducción para la transmisión de los valores culturales a las generaciones nacientes y así se puede conservar valores y costumbres significantes de las comunidades.

Así se entiende que las relaciones comunitarias son; un aspecto importante para las comunidades afrocolombianas, porque les permite mantener una cohesión dentro de su contexto para mantener ciertas convicciones que les permitirá buscar mejores condiciones sociales frente a las del resto de la sociedad colombiana.

ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA DOBLE CALZADA.

Las relaciones comunitarias han sido una base fundamental para muchas de las comunidades que están en el corredor de la vía, Buenaventura- Cali, porque a partir de ellas se establecen muchas dependencias y se toman algunas decisiones que son fundamentales para la búsqueda del bienestar de los habitantes. Antes de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, las relaciones comunitarias entre los habitantes de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros no era tan fluida, un poco por el periodo de violencia que vivieron estas comunidades en sus territorios que más adelante sería influencia del desarrollo de la doble calzada. Ahora analicemos de manera independiente cada consejo comunitario.

ALTO Y MEDIO DAGUA.

El conflicto armado que se presentó en este consejo comunitario antes de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga distanciaría muchas de las relaciones comunitarias y afectaría en los valores y costumbres de este consejo comunitario. Según Ó Loingsigh (2013)

En el 1998 ocurrió la primera masacre de Zaragoza. En ese entonces la comunidad no entendía el porqué de la masacre, a que se debía, no sabían cómo ni a que relacionarlo. Cuando comenzaron las primeras masacres la gente no tenía consciencia del proyecto de la doble calzada. Como lo explica un morador de la zona “Primero vinieron los paramilitares y acabaron con la vida de toda la familia de nosotros (p. 85 a 86)

Esto no solo afectaba a los familiares de los asesinados, sino el entorno de las comunidades porque las relaciones se van distanciando y la confianza en el territorio se deteriora, debido a que muchas familias se tienen que desplazar fuera del territorio por el temor a perder la vida, debido a las constantes confrontaciones que se sabe que se presentaban entre grupos armados; FARC, ELN, AUC, Ejército Nacional. Esto incidiría internamente en las dinámicas comunitarias de este consejo y como expresa el sociólogo Oscar Mauricio Plaza, habitante de la Comunidad de Zaragoza.

Se generó una transformación, la transformación va ligada a la convivencia, forma de vida productiva a la cultura y a todo lo concerniente de la forma de vida de las entidades territoriales. El conflicto armado generó un cambio de vida generalizado con nuestras comunidades desde Zaragoza hasta la Delfina el tema de hermandad y respeto se pierde en el territorio y empieza a crecer el temor y el miedo en el sentido que a cada ratito habían confrontaciones enfrentamiento entre Ejército y Guerrilla y masacres de para militares... las AUC, empezaron hacer presencia desde mita del 99 hasta el 2000 con el presidente Álvaro Uribe Vélez desde ahí empieza un flagelo de miedo y empiezan los desplazamientos y las divisiones territoriales. (Oscar Mauricio Plaza 2018)

En las últimas tres décadas se ha venido evidenciando casi en la totalidad de los (39) consejos comunitarios de Buenaventura, donde se va a desarrollar un megaproyecto económico se genera violencia, esto evidencia que ese desarrollo económico en los territorios afrocolombianos donde se llevaran a cabo los megaproyectos como la construcción de la doble calzada primero genera una violencia previa con el fin de desestabilizar estos territorios para después realizar un proceso consultivo que favorezca a las partes interesadas en la ejecución de los megaproyectos. Para el sociólogo Oscar Mauricio Plaza el periodo más difícil para estos territorios fue

...la época de la violencia des el 2000 hasta mediados del 2009, donde se vivía unos flagelos de conflictos, primero que todo masacres desapariciones, desplazamientos tantas situaciones de miedo y riesgos de vivir en el territorio... esa época es desde el mandato de Uribe como presidente de la nación donde nuestra zona se volvió objetivo militar vista como zona roja, zona de guerra, zona de violencia esos son los puntos más claros que han marcado la comunidad. En el 2006 ocurre una avalancha donde se pierde muchas vidas de nuestra gente del cuarenta y bendiciones. En el 2009 también empieza el fenómeno de la minería mecanizada que genera unas nuevas visiones y transformaciones y destrucción de nuestros medios natural del territorio. (Oscar Mauricio Plaza 2018)

Este fue un periodo difícil, debido a que se irrumpe en unas dinámicas de vida y costumbres culturales, de igual forma incide en el debilitamiento organizativo y la autonomía territorial. Las desapariciones y las masacres como la que ocurrió en Zaragoza en 1998 y Triana en el 2002, fragmentan las dinámicas comunitarias. Estos son momentos y dinámicas difíciles y de transformación para este consejo que dos o tres años después empieza a escuchar que se va a construir la doble calzada Buenaventura – Buga y en el 2005 inicia el proceso de consulta previa con el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), es como si esas masacres y desapariciones fueran premeditadas para generar miedo, desplazamiento e inestabilidad al interior del consejo comunitario para que la mayoría de los habitantes se fueran y así los interesados en el desarrollo del proyecto de la construcción de la doble calzada lo pudieran ejecutar sin la interrupción del consejo comunitario con sus retrasos de consulta previa, lo que creen muchos sectores económicos que es.

Por otro lado, antes de ese periodo de violencia que vivieron los habitantes de las comunidades del consejo comunitario Alto y Medio Dagua y de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, las relaciones comunitarias eran cercanas y los valores culturales se mantenían presentes. Según el sociólogo de este consejo comunitario Oscar Mauricio Plaza

Las costumbres antes en el territorio eran una hermandad una convivencia era respetada la religiosidad la semana santa era un espacio de reflexión comunitaria cuando alguien fallecía en nuestro territorio era un luto para todas las comunidad, el viejo jugaba un papel muy importante el viejo que tenía más edad era visto como alguien de respecto alguien de la experiencia, conocedor y alguien intocable, nuestra música folclórica y platos típicos abundaban y eran prioridad en el territorio el joven y el niño jugaba un papel importante con el respecto y espacio de identidad territorial y siempre se criaba con unos valores tradicionales que hacia grande el territorio (Sociólogo Oscar Mauricio Plaza 2018)

Así como el sociólogo Oscar Mauricio ha expresado, otros habitantes manifiestan frente a las relaciones comunitarias y otras dinámicas del consejo de antes del conflicto armado y la construcción de la doble calzada dicen que:

Bueno he la dinámica que se desarrollaba acá en la comunidad, cuando hablo de comunidad estoy hablando a nivel del consejo comunitario, 6 comunidades entre ellas tenemos Zaragoza, km40, Bendiciones, Triana, el Salto y la Delfina, como es esa costumbre de las personas campesinas

manejamos una dinámica de comunicación muy amenas y siempre estábamos inmerso en cuanto lo que tenía que ver con el bienestar y el desarrollo de nuestras comunidades (José Murillo. 2018)

Eso uno antes vivía común y corriente claro que no como ahora que, que ahora pelean... eran como hermanos... usted aquí necesita un gajo de plátano o banano, llévelo... en esa época uno se tomaba su poco de viche quedaba por ahí tirado y no le pasaba nada, todo mundo tomaba su viche, aguardiente blanco los de la empresa, pero ya pusieron cantina... y toda esa vaina, venían las viejas de Dagua o de Cali venían a ganarse su madre de dios como se dice, en ese entonces se vivía muy sabroso (Don Luis. 2018)

Dígame usted alto Zaragoza era una parte que aquí la convivencia digamos no porque yo viva ahí, pero es muy hermoso ahí si uno tiene la libra de panela, la papa, si tiene la libra de arroz uno y el otro no la tiene... y pues si uno se enferma la casa no le cabe... le duele la cabeza y mejor dicho, la mujer suya... oye que lo que tienes, vaya busque una yerba por allá... ahora, ahoritica es lo mismo pero... ha cambiado un poquito (Santiago. 2018)

Se puede decir, que en este territorio colectivo antes del proceso de la construcción de la doble calzada y del conflicto armado había una sana convivencia entre sus habitantes, a pesar que las comunidades están un poco alejada la una de la otra, pero hay algo que es interesante, que los habitantes de este consejo comunitario tenían antes de la llegada del proyecto y del conflicto armado era *“el interés por el bienestar y el desarrollo de las comunidades”* como afirmo el señor José Murillo, eso se lograba con la cercanía y las buenas relaciones entre los habitantes, las comunidades y sus líderes.

En cuanto a las relaciones comunitarias entre los líderes y las comunidades antes de la construcción de la doble calzada es muy confortable escuchar que los habitantes manifiesten con una satisfacción y una alegría que se quisiera que esas dinámicas no se debilitarán, al contrario se fortalecieran cada día más y, aun en las comunidades afrocolombianas que están sumergidas en un abandono estatal, en la violencia de las disputas por el control territorial para las distintas actividades como desarrollo de megaproyectos, minería ilegal, cultivos de uso ilícitos etcétera. Todo esto en la última década ha venido debilitando organizativamente a muchos territorios colectivo afectándolos en sus autonomías territoriales y la fragmentación de sus valores culturales, sus relaciones comunitarias, sus costumbres entre otras dinámicas que se dan al interior de los territorios colectivos. Con respecto a lo anterior este consejo no asido la excepción. Frente a las

relaciones entre los líderes y las comunidades, estas son algunas de las experiencias de este consejo comunitario:

He es una digamos una relación de sana convivencia, una relación donde la comunidad confiaba en sus líderes y estaba siempre atenta a cualquier convocatoria que se le hiciera a raíz del proyecto de doble calzada se rompió esa relación porque se mal informo de parte de algunos negociadores del gobierno he que llego a indisponer algunas personas de las comunidades para que no participara en el tipo de negociación ya que eso facilitaba aquellos sociales que habían sido contratados por el gobierno para hacer su trabajo siempre y cuando estuviera ausente la representación de las comunidades (José Murillo. 2018)

Doña Tocaya. Bien, bien porque aquí se iban a Triana a Cisneros, todo se trabajaba en común, yo soy la que ahorita estoy metida en el cuento acá pero esta Luis y los otros que ya fallecieron y los que están hoy aquí es una buena relación era una buena relación tanto Cisneros, la Delfina estas dos comunidades era una relación mutua sí, para un bien común para todos quizás ahora se van rompiendo de pronto las relaciones que cada quien quiere jalar como para su canasto no es la idea que usted jale para lo suyo y yo para lo mío, sino que haya una unidad (2018)

Pero como dicen algunos, lo bueno no dura mucho tiempo y más cuando hay intereses externos para que esa confianza se rompa se debilite lo que acostado construir, aquí prima la frase “divide y reinaras” eso directa o indirectamente provoco, primero el conflicto armado y luego el proceso de la construcción de la doble calzada donde las relaciones entre comunidad y los líderes se distanciaron. Pero todo esto hay que verlo también desde las consecuencias del desarrollo económico, la modernización de los mercados y las políticas neoliberales que han generado disputa por el control de los territorios que son estratégicos para el crecimiento económico. Por otro lado, es evidente que existe una estrecha relación entre el conflicto armado, la llegada de las AUC, para desestabilizar las comunidades y la construcción de la doble calzada.

PACÍFICO CIMARRÓN DE CISNEROS.

La violencia que se presentó antes de la construcción de la doble calzada en Alto y Medio Dagua con las masacres y las desapariciones de habitantes por las AUC, esto también incidió en Pacífico Cimarrón de Cisneros ya que muchos habitantes vivían con el temor de que en cualquier momento se pudiera presentar una situación como la masacre de

Zaragoza en El 98 y Triana en el 2002, su mandoble a eso las amenazas de las AUC, comandadas por H.H y los enfrentamientos del Ejército, La Policía con la Guerrilla.

Este fue un periodo de violencia que se presentó casi en toda la vía cabal Pombo desde Córdoba hasta Cisneros durante 1998 hasta mediados del 2008 finalizando los dos periodos presidenciales de Álvaro Uribe Vélez. Estos fueron años difíciles para las comunidades del municipio de Buenaventura que vivieron masacres, desapariciones, desplazamientos y desestabilización organizativa. Ahora que ya se sabe que la violencia y el conflicto armado afectó casi todas las comunidades de los dos consejos comunitarios, se analiza cómo eran las relaciones comunitarias antes del desarrollo del proyecto de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga. Para el ex – representante y primer representante legal de Pacífico Cimarrón de Cisneros en 2005, Jorge Abrahán dice que

Si la comunidad o las comunidades que hacen parte de los territorios colectivos que están sobre la margen del río Dagua, he antes de la construcción de la doble calzada había mejor comunicación mejor relación una mejor forma de comunicarse, de transmitir las ideas y de tomar decisiones (Jorge Abrahán, Primer Representante legal de Pacífico Cimarrón de Cisneros, 2018)

Esto demuestra que había como menciona el entrevistado una buena relación y se conservaban muchos lazos de amistad y de transmitir ideas que dentro de las comunidades étnicas afros son importantes. En ese mismo sentido otro ex – representantes legal, el señor Jusley Benítez (2018) expresa que *“la dinámica comunitaria en Cisneros giraba en torno a las familias había un lazo de amistad, de unión entre las diferentes familias”* aquí se puede entender la importancia de las familias y los lazos de amistad que se crean dentro de las comunidades afrocolombianas a través de las convivencias y es esa convivencia entre familias lo que permite una mejor forma de comunicarse y transmitir las ideas como expreso el señor Abrahán.

Para el señor Enrique, habitante de la vereda Sombrerillo las relaciones comunitarias antes del proyecto vial *“era buena porque cualquier reunión que se iba a realizar se entregaba la convocatoria hay una reunión para tal día tal...”* Las relaciones comunitarias en este consejo reflejaban un interés colectivo, da para pensar que se quería que las comunidades se mantuvieran informadas en lo que se estaba haciendo y no hubiera desconfianza entre los habitantes y sus líderes, porque de acuerdo a Jusley Benítez

Había confianza, había esperanza en ese líder que la comunidad elegía y depositaba pues toda su esperanza cumplía y con este proceso de doble calzada se afectó un poco porque no todo es tan expedito como la población espera, no es tan rápido pues se va mirando esa confianza y simplemente se dice no sirve y no es porque el otro no gestione sino es porque todo el proceso se demora (2018)

Pero esa confianza empezaría a cambiar con la llegada del proyecto de la doble calzada lo que debió fortalecerse para que hubiera un beneficio colectivo e individual significativo para el territorio, con esto no quiero decir que el consejo no obtuvo ningún beneficio tanto individual como colectivo. En esta dinámica de las relaciones comunitarias del consejo comunitario Pacífico Cimarrón de Cisneros encontramos otras relaciones que son importantes, las con otros consejos y esos líderes, frente a estas el ex representante legal Jorge Abrahán dice

En cuanto a las relaciones entre los líderes de las diferentes comunidades, ejemplo los indígenas, los del consejo comunitario Pacífico Cimarrón de Cisneros y Alto y Medio Río Dagua el cual hoy es el representante Manuel Riascos, era buena habían diferencias como en todas partes y las diferencias bien manejadas producen un acercamiento extraordinario, por lo tanto todavía se continua en el mismo proceso pero no hay ese verdadero pragmatismo que se necesita de integración para que juntos reclamemos derechos que nos conduzcan a mejorar la calidad de vida y el desarrollo de nuestras comunidades (2018)

En ese mismo orden de importancia y acercamiento Jusley Benítez expresa que esas relaciones eran

... muy buena, con los dos cabildos que tenemos aquí en el territorio, hemos tenido una buena relación las cosas han ido cambiando a medida que cada cual va conociendo cuales son los beneficios que le puede traer a su comunidad entonces empieza un poquito el recelo usted consiguió para su comunidad un beneficio y el otro no consiguió lo mismos, fuera de eso las relaciones se mantienen, distante, pero se mantienen (2018)

Es de resaltar que en territorios que históricamente han sido excluidos y marginalizados, los lazos de las relaciones entre las familias y las comunidades estén presentes para la búsqueda de beneficios colectivos pero esa importancia seria puesta a prueba una vez que llega el proyecto de la construcción de la doble calzada, entre comilla, la salvación que aportaría al mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de estas comunidades pero el desarrollo del proyecto transformaría algunos aspectos de esas relaciones. El señor Jorge Abrahán sigue ratificando que esas relaciones

Era extraordinaria, buena había mucho entendimiento acercamiento mucho intercambio de principios de cultura y de ideas y esto nos llevó hacer un gran trabajo al principio de la iniciación mismo de la consulta previa entre los dos tramos, porque en el territorio que nos encontramos existen dos consejos comunitarios el de Alto y Medio Rio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros y el de Triana Zaragoza, repito cuyo representante legal es Manuel y una gran líder que se destaca que es Lucila Martínez (Jorge Abrahán 2018)

Pero como algunos cuentos que contaban los abuelos, llega algo o alguien a interrumpir la tranquilidad y para el caso de muchas de las comunidades de la vía cabal Pombo el conflicto armado distancio esas relaciones comunitarias y el proyecto de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga incidió en el cambio de esas relaciones ya que lo presentaron como la salvación a muchas de las necesidades que sufren los habitantes de estos territorios, como la falta de escenarios deportivos en óptimas condiciones, falta de parques infantiles, acueducto, alcantarillado, entre otras necesidades insatisfechas. Parte de las comunidades se distrajeron en eso que no se preguntaron ¿Cómo estaban organizadas y preparadas para afrontar un proceso como el de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga? Esa oportunidad que se presentó con el proceso de la construcción de la vía, provoco el deterioro de todo lo antes mencionado por los habitantes en cuanto a las relaciones comunitarias en Pacífico Cimarrón. Pero por el otro lado no se puede negar que hubo beneficios colectivos e individuales que los miraremos más adelante.

CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA DOBLE CALZADA

El juego de interés que se dio en el desarrollo de la vía dejo como los mayores beneficiados al gobierno de turno que logro la materialización de sus objetivos quedando los de las comunidades a media y deterioradas las relaciones, los valores culturales de estos consejos esto en parte porque no se encontraba un espíritu de comunidad organizada para que afrontara un proceso de consulta previa donde las comunidades exigieran, no piden. Esto no solo afecto las relaciones comunitarias, los valores culturales y las costumbres de estos territorios sino también las relaciones con su medio porque

una vez que a parea ese proceso constructivo se afecta porque necesariamente hay que mover una familia de lugar y cuando no hay espacios como sucede en nuestros territorios donde construir, ceben obligados a cambiarse de lugar de ubicación en el territorio y eso en un sitio muy alejado y se pierde ese laso de amistad de una familia que estaba continua a la otra y simplemente se hacen nuevos

espacios, empezar es difícil porque la confianza no es lo mismo, ya los años de conocerse todo cambia y sinceramente que te digo cambio mucho... en la población cambio mucho (Jusley Benítez)

Las actitudes de algunas de las comunidades, ante el desarrollo del megaproyecto es doble y aparentemente contradictoria; desean los posibles beneficios del desarrollo, en ocasiones acercan las viviendas a la vía buscando indemnizaciones, pero fingen a veces despreciar el desarrollo que se hace con capital externo y lo que permite entender es que su deseo de desarrollo, de esperanza se combinan con elementos de odio y rechazos apasionados

Con la construcción de la doble calzada se presentaron muchas situaciones como las familias que se tuvieron que mover de un lugar a otro en algunos casos dentro del mismo territorio y en otros casos en zonas urbanas como Cali entre otras ciudades, esto aporta al distanciamiento de las relaciones entre los habitantes y a la transformación de muchos valores y costumbres culturales que los habitantes reproducen en el territorio. Pero ese tipo de movimiento en parte es producto de la adquisición de los predios para el desarrollo de las obras y, por otro lado, se encuentra el deseo voluntario de irse de la comunidad debido a la cantidad de dinero obtenido por su predio, ya que no se puede negar que con la construcción de la doble calzada se dio una valorización de los predios y la circulación de dinero que antes en estos territorios no se veía y eso incide en la transformación de algunas dinámicas comunitarias. Según Jorge Abrahán

la comunidad amanera de que algunos cogieron mucho dinero sean dispersado y lean cambiado el entorno y lean cambiado la actitud, puesto que la gente a veces cuando no sabe de dónde viene y para donde va y al coger dinero cambian la actitud (Jorge Abrahán. 2018)

Ese es un elemento que no puede cambiar fácilmente si hay una comunidad organizada que sepa lo que quiere y le interesa como dice Cardona (2018) Con el desarrollo de una obra como la construcción de doble calzada, donde la idea de progreso y satisfacciones de necesidades sociales está presente y si las comunidades no están organizadas en lo que quieren y les interesa se termina evidenciando un cambio en las actitudes y los objetivos colectivos. Según Jusley Benítez *“las relaciones con los hermanos indígenas y los otros consejos comunitarios cambiaron”* esto en parte se da por el jugo de interés que genera el desarrollo de un megaproyecto como ese, donde muchos líderes ven la oportunidad de

conseguir lo mejor para su comunidad. Pero también es porque no están preparados para afrontar las estrategias del desarrollo económico en su idea de progreso y modernización que lo que está evidenciando es una fragmentación de unas dinámicas comunitarias debido a que no estaban preparados para afrontar un proceso como el de la construcción de la doble calzada. Debido a esa incidencia hoy en día esas relaciones comunitarias y algunos valores y costumbres culturales no son como antes, por ejemplo, en el consejo comunitario Alto y Medio Dagua Doña Tocaya dice:

Yo pienso que las relaciones ahorita son un poquito más apática un poco más apática porque por ejemplo antes, no digamos de la doble calzada, antes miramos que aquí todos trabajábamos en pro de un desarrollo, se trabajaba en pro de un desarrollo se decía vamos arreglar el puente se comunicaba y todos iban ahorita si a mí no me pagan yo no voy, si a mí no me pagan mi día yo no voy (Doña Tocaya 2018)

Se entiende que la mayoría de los habitantes de estos consejos comunitarios opinan que las relaciones comunitarias antes eran buenas, había un trabajo en conjunto, y el proyecto de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga aceleró la transformación de muchas cosas dentro de los dos territorios colectivos y una de esas cosas que cambiaron fueron las relaciones entre sus líderes y los habitantes, ya que se presentó un distanciamiento entre la junta directiva y la asamblea general que es la máxima autoridad en los consejos comunitarios según la Ley 70 de 1993. Con esto se puede entender que la percepción que tienen algunos habitantes de ambos consejos comunitario frente a las relaciones comunitarias es que ya no son las mejores a cómo eran antes de la ejecución de la doble calzada y del conflicto armado.

En cuanto a esa percepción se puede hacer la pregunta ¿Por qué cambiaron las relaciones comunitarias de esa manera con la construcción de la doble calzada? Eso deja ver que no existía una organización fuerte de parte de las comunidades, para afrontar un proyecto como este que es parte de toda la dinámica del modelo económico en el cual está suscrito Colombia para lograr un mayor crecimiento social y económico lo cual entre comillas aportara al progreso de los sectores más vulnerables de Colombia. Hay muchos factores que incidieron en la transformación de las relaciones, uno de ellos es la violencia que vivieron estos territorios hasta mediados del 2009, por otro lado, está la construcción de la doble calzada con la idea de modernización y progreso y en medio de eso el “Poder”

ostentado en la representatividad. Frente a lo segundo el ex representante Jorge Abrahán dice *“si ha surgido muchas diferencias en base a la ostentación de poder de título que tienen las personas y las comunidades”* esta ostentación de poder para algunos habitantes hizo que cambiara el objetivo de la representatividad y distanciara la comunidad de sus líderes por la prevalencia de los intereses personales sobre los colectivos en algunas instancias. Cabe mencionar que los actores centrales en este proceso fueron los gobiernos de Uribe y Santos a través del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y los respectivos consorcios.

NUEVOS ACTORES EN LOS TERRITORIOS

“... dentro de... lo primero que llega es gente nueva que vienen con diferentes costumbres de diferentes sitios del país cada uno con sus fortalezas sus debilidades con más vicios y que problemas” (Jusley Benítez 2018)

En este proceso de construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en los territorios colectivos en cuestión hicieron presencia muchos actores, que de una u otra forman inciden en la transformación de algunas cosas como las relaciones comunitarias, con el medio ambiente y algunos los valores culturales, de igual forma los habitantes interactúa con otras personas que tienen costumbres distintas y eso provoco que algunos habitantes hoy no asisten a una reunión si no le dan el transporte y refrigerio, estas cosas antes de la llegada del proyecto de la construcción de la doble calzada no estaban presente. Los nuevos actores como el Invias, los consorcios entre otros que llegaron de otras zonas de Colombia van a marcar unos antecedentes que para muchos habitantes de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros no son bien vistos por la forma en que quería hacer las cosa. En cuanto a eso el ex –representante legal de Pacífico Cimarrón de Cisneros Jorge Abrahán dice

...en cuanto al problema de la construcción de la doble calzada y la adquisición de los predios he dentro de la consulta previa... acuerdos hay actores como los consorcios que han presionado demasiado a los consejos comunitarios y a sus habitantes para vulnerarles sus derechos el cual yo soy testigo y tengo en mi archivo una gran cantidad... que hice reclamando los derechos de las comunidades porque me venían a buscar porque era un líder destacado y fundador de este consejo y lleno de conocimiento (Jorge Abrahán. 2018)

Ese tipo de presión en los últimos años se ha venido presentando por la importancia de los territorios colectivos para la materialización de megaproyectos como ese que es de gran importancia para el crecimiento económico y para lograr sus objetivos hacen lo que está en el marco legal de las normas y lo que no está como la presión para que muchas personas vendan sus predios por menos de lo que ellos consideran. Para el señor Enrique

Una de las presiones era por si lo menos uno tenía por decir una casa y uno veía que no era la oferta adecuada no iba y el ingeniero lo que le decía era pues usted vera si lo toma o espera que venga la otra resolución antes no le van a pagar lo mismo (Enrique. 2018)

Pero ese no fue el único tipo de presión que se presentó en el consejo comunitario de Pacífico Cimarrón de Cisneros con todo el proceso de la construcción de la doble calzada por parte de los actores que hicieron presencia en el territorio desde el 2007 a 2017. Según el señor Jusley Benítez

Se intentó, intentaron presionarnos la guerrilla para que los líderes que habíamos en su momento nos retiráramos de los procesos, pero nada decidimos simplemente afrontarlos y esperar las consecuencias y la comunidad siempre nos rodeó, siempre estuvo con nosotros, de parte del Invias y de los consorcios siempre hay presión. De parte del Invias y algunos entes que acompañan estos organismos del Estado lo que se busca disimulado es que la comunidad de una u otra forma acceda a decirles si a los proyectos de una u otra forma te obligan que tiene que ser siempre ante ponen la ley indicando que la comunidad con relación a todo el estado es simplemente uno (Jusley Benítez. 2018)

Las presiones ejercidas en el proceso de la construcción de la doble calzad Buenaventura –Buga también estuvieron presente en el consejo comunitario Alto y Medio Dagua. Antes de ver lo que manifiestan algunos habitantes de Alto y Medio Dagua, hay que decir que de acuerdo a los entrevistados hasta el momento no se sabe si algún miembro o líder de los consejos comunitarios haya sido asesinado o desaparecido por las presiones que ejercían los consorcios para que algunos habitantes vendieran sus predios. Respecto a esas presiones el señor José Murillo coordinador general de la junta directiva de Alto y Medio Dagua dice que

Se sabe que el Estado tiene sus estrategias para ejercer sus presiones sin que en muchos casos no se note, pero si la hubo las presiones porque cuando a ti te llegan digamos con el corte ahí, la maquina ahí encima que necesitan esto y esto sí, es una forma de presionar (José Murillo. 2018)

Ese tipo de presión que se ejerce en la ejecución de megaproyectos como el de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga deja deber que el desarrollo económico y la modernización se tiene que materializar a toda costa sin importar el desarraigo cultural que se ocasione cuando muchos habitantes se desplazan de su territorio a causa del megaproyecto sin desearlo. El desarrollo de los megaproyectos de construcción de vías de cuarta generación para modernizar la economía colombiana ha provocado que algunos se desplacen voluntariamente para trabajar en las obras pero en los territorios que se ejecutan proyectos como esos los representantes del Estado a través de los gobiernos de turno están comprometidos en muchos desplazamientos que se ocasionan y esto es por las presiones que se ejercen para llevar a cabo sus objetivos a pesar que las comunidades étnicas tienen unos derechos territoriales. En esa dinámica de las presiones de acuerdo al señor José Murillo se presentaron

Desplazamiento por parte del gobierno a través de sus contratistas, porque acá en ningún momento a las personas que existían o existíamos en el lugar estábamos vendiendo nuestras propiedades si, y cuando yo no estoy vendiendo y me obligan prácticamente así sea a vender me están desplazando y eso se dio. Yo fui una de las personas en el cual me sostuve bastante porque consideraba que no era la forma yo estaba en mi lugar y estaba bien y la forma con que ellos pretendían obtener el espacio no me parecía la adecuada y lo que en realidad llegaban o le ofrecían o le pagaban a la persona no era lo que en realidad deberían pagarles porque por acá la gente, yo vivo por acá desde el año 62 y conozco la dinámica de vida, el movimiento de todo esto y como era las costumbres y la situación de vida ... y ese en ningún momento se reconoció el tiempo que las personas llevábamos en el espacio, sino que simplemente se reconocieron unas mejoras eso fue todo (José Murillo. 2018)

Por un lado, hay que entender que en la dinámica de las políticas neoliberales que dio con la privatización de muchas empresas públicas en Colombia a través de la ley 01 de 1991 la responsabilidad del Estado con lo público se nota como si estuviera comprometido para responder a los intereses privados. Por el otro lado es fácil entender que en esa dinámica del desarrollo económico los intereses de las comunidades no se tienen en cuenta directamente. Es claro que para los sectores económicos cuando se trata de desarrollo no les importa pasar por encima de las comunidades étnicas, así como tampoco les importa saber si el significado que tiene el territorio para estas comunidades lo que interesa es la viabilidad y la materialización de los megaproyectos que generen el crecimiento económico

a bajo costo. Los movimientos ocasionados por la compra o adquisición de los predios para la construcción de la doble calzada hizo que algunos habitantes según Don Luis

Se tuvieron que ir porque paso la calzada... y como no tenían espacios tuvieron que irse y otros que sí tenían el espacio no hizo casa acá, sino que se fueron y ahora que se quedaron sin plata vuelven y retoman... (Don Luis. 2018)

Con este proceso muchos habitantes se vieron obligados a vender sus predios para darle paso a la construcción de la vía, como se ha mencionado hubo familias que se fueron a la ciudad y algunos de ellos hoy han regresado porque se dieron cuenta que la vida en la ciudad es diferente a la del campo y al volver al territorio se encontraron con que en el espacio que le quedo de la construcción de la doble calzada, está ocupado por otra persona, un foráneo. Esto en su momento ocasiono problemas, según Jorge Abrahán

Si hoy por hoy progresivamente después de haber terminado ciertos sectores de la doble calzada hay personas que se están apropiando de esos territorios de esos terrenos que quedaron donde había viviendas porque eso lo relleno el Invias y los consorcios, se están apropiando y los están cogiendo de negocios (Jorge Abrahán. 2018)

La llegada de nuevos actores para la materialización de obras como la doble calzada Buenaventura – Buga aparte de los impactos que genera el megaproyecto, la interacción de costumbres distintas termina en ocasiones dejando problemas de drogadicción, prostitución entre otras como es el caso de los dos consejos comunitarios que se están tratando. Con esto no se quiere decir que antes de la llegada del megaproyecto no se presentara ese tipo de problemas, pero la percepción que se tienen en ambos consejos frente a esos dos aspectos es que

Al principio cuando empezó todo el tema de construcción... de mano de obra sobre todo lo que venía de afuera como siempre lo que buscan es sitios donde divertirse y con quien hacerlo en alguna forma tiende a buscar las muchachitas del sector, las mujeres del sector algunos se comprometen y ceban con ellos otros simplemente les tienen hijos a esos foráneos y finalmente terminan di endose y dejando aquí una familia numerosa (Jusley Benítez 2018)

Claro, por supuesto que sí he costumbres diferentes siempre la cultura del campo de las personas del campo tienden a desconocer lo que son las habilidades artimañas de lo que son mucha gente de la ciudad y fácilmente nuestra gente es presa fácil, eso trajo problemas miseria, trajo problema social, problema de familia donde hay muchas mujeres con hijos sin padres prácticamente porque como tú

sabes que las personas que llegan son pasajeras no son estables y pues el tiempo en que están hacen de las suyas y luego se van porque ellos vienen a lo que vienen a hacer un trabajo y se fueron y las que ingenuamente quedan allí en problema das convirtiéndose en cargas para las familias y así ahondar más en las crisis de necesidad en cada una de las comunidades (José Murillo. 2018)

La modernización y la ejecución de megaproyectos como la construcción de la doble calzada generan interacciones entre diferentes culturas dejando prácticas positivas y negativas para las comunidades donde se materializan las obras. Esas interacciones inciden en dinamizar situaciones que han estado ocultas en esas comunidades.

VALORES CULTURALES

Los valores culturales son elementos que se encuentran dentro de un grupo de personas con cosmovisiones distintas a otro grupo. Esos valores de una u otra forma determinan la manera de ser, ver y relacionarse en otro contexto social, además, orientan el comportamiento y las decisiones de los individuos dentro de un mismo grupo, de igual forma se puede determinar como parte de la identidad cultural de un grupo humano. Los valores culturales, son como códigos y símbolos significantes con significado que cuando se tejen dentro de las comunidades marcan una parte importante en la cultura de un determinado grupo étnico. (Geertz. 1987, Goffman, 1987, Paz & Banguero. 2008)

Para el caso de los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros sus valores culturales les han permitido mantener unos vínculos no solo entre sus habitantes sino también con el territorio, y con la dinámica de la construcción de la doble calzada que permitió que muchos nativos se fueran del territorio y llegaran nuevas personas eso incidió en el deterioro en algunos de esos valores.

Ahora miremos de manera independiente cada consejo comunitario en cuanto a algunos de sus valores culturales de antes de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga. En cuanto a los valores culturales algunos habitantes de Pacífico Cimarrón de Cisneros expresan lo siguiente

Los valores culturales de esta comunidad han sido extraordinarios pero se está perdiendo las tradiciones en cuanto al modernismo y la influencia externa de diferentes procesos de festividades, si la tradición cultural en este pueblo asido muy bueno pero hoy sea perdido un poco en cuanto a la celebración de las festividades como la fiestas de la virgen del Carmen que es patrona de este territorio

sea perdido y la gente está perdiendo la fe y la creabilidad en los actos religiosos y culturales (Jorge Abrahán. 2018)

Imagínate aquí un día normal de diciembre todas las festividades... compartir algo con otro vecino ya aquí nadie comparte nada nadie te brinda tan siquiera un vaso de agua porque muchos de los que habitaban el territorios se fueron la introducción de familias nuevas hace que se pierdan esos lasos de amistad de confianza y todo lo que culturalmente se hacía se va perdiendo (Jusley Benítez. 2018)

Para algunos habitantes los valores culturales en este consejo se refieren a la celebración de las festividades, compartir y ayudar a los vecinos, apoyar los trabajos comunitarios, creencia en la medicina tradicional, la fe, la creabilidad etcétera. Pero como se puede entender que la cultura y la sociedad no son algo estático y con el tiempo y el contacto con otras dinámicas se van transformando bien sea negativa o positivamente. En los valores y costumbres culturales pasa lo mismo, para el caso de Pacifico Cimarrón de Cisneros el modernismo y la dinámica del desplazamiento voluntario e involuntario de familias que genero la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga hacia otras ciudades apporto a la transformación que ya se venía dando por la incidencia de la violencia que se presentó en este corredor vial antes de la llegada del megaproyecto de la construcción de la doble calzada.

Por el lado del consejo comunitario de Alto y Medio Dagua en cuanto sus los valores culturales dicen que.

Los valores culturales, a ver acá nuestras tendencias han sido yo diría como hereditarias, hemos conservado ese legado, como son las fiestas patronales he las costumbres ancestrales en cuanto a las formas de celebrar las festividades las formas tradicionales de los trabajos comunitarios he las formas de como se trata en cuanto al sistema las parteras tradicionales (José Murillo. 2018)

Como uno siempre ha tenido sus costumbres con sus propias culturas que ha heredado, fiestas patronales, de asistir a una persona botánica, su medicina alternativa o tradicional y entonces todas estas cosas, en algunas ha bajado porque... con este médico... ya la curada de la culebra porque la gente ha ido muriendo los que sabían eso, entonces la gente que esta no sabe de eso... entonces la gente le queda llevarlo al hospital... (Doña Cristina, 2018)

En muchas de las comunidades del Pacifico colombiano los valores culturales están ligado a la conservación de unas costumbres y formas de convivencia en las comunidades que se han venido transmitiendo de generación en generación, pero hoy muchos de esos

aspectos se están transformando por un lado por las mismas dinámicas de las comunidades y por el otro lado por la influencia de los megaproyectos del desarrollo económico. Es importante decir que estos territorios colectivos la transformación de algunos valores culturales ya se venían dando antes del desarrollo del proyecto vial, con los impactos del conflicto armado, con la muerte natural de algunos sabedores y por el poco interés que se ha notado para la transmisión de esos valores en las distintas comunidades de estos dos territorios.

Frente a esos valores culturales para el señor Jorge Abrahán *“se ven un poco, pero se ha diezmado la tradición cultural uno porque el absceso de mucho personal que está llegando a la comunidad por el auge de la doble calzada eso ha...”* Es claro que la interacción que se dio con la dinámica de la construcción de la doble calzada donde efectivamente llegaron personas y familias con costumbres y valores diferentes incide en esa transformación, pero no se puede negar que dentro de muchos hogares de estos dos territorios se ha ido perdiendo el interés por ese proceso de trasmisión de esos valores y tradiciones culturales. Esto en parte es por lo que dice el señor Yusley Benítez *“Todo cambia porque necesariamente hay introducción de culturas introducción de nuevas formas de ver las cosas porque en todo esto la tecnología pues también va jugando un papel importante y todo tiende a cambiar ...”*. El desarrollo económico y la modernización en los territorios étnico que intervenga siempre ocasionara unos impactos, estos pueden ser mayores o menores debido a la forma como este organizada las comunidades y los intereses que tengan. En este caso se debe reconocer que la construcción de la doble calzada fue determinante para acelerar la transforma de las relaciones comunitarias, algunos valores y costumbres culturales.

PROBLEMÁTICAS SOCIALES.

las problemáticas aquí se refieren a las afectaciones que los habitantes de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros percibieron en la dinámica de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga como negativas o procedimiento inadecuado que genero situaciones de inconformidades. Estas problemáticas se presentarán en las páginas siguientes.

Una de esas problemáticas que los entrevistados se refirieron fue a las viviendas donde algunas de ellas sufrieron grietas en el piso y paredes, pero todas a todas algunos no les compensaban las afectaciones por que según los consorcios no era culpa de la construcción de la vía. Frente a esas afectaciones el señor Jusley Benítez afirma que

...a nivel estructural algunas sufrieron averías en el proceso cuando se utilizaba explosivo para reducir la roca y cuando se estaba haciendo se vibraba los rellenos, las bases para hacer la doble calzada esa vibración afectaba las estructuras de algunas viviendas y por ende algunas no todas fueron compensadas porque lo que siempre dicen no eso es una falla en el proceso de su construcción de su propia vivienda eso no tiene nada que ver con el proceso de la construcción de la doble calzada (Jusley Benítez. 2018)

Estas problemáticas se presentaron en muchas de las comunidades de estos dos consejos comunitarios desde Zaragoza asta balsitas donde el proceso de la construcción de la doble calzada ya culmino y esto se presentó porque según Jorge Abrahán

Si hubieron muchas fallas porque entre ellos para el inicio de una obra en sí se debe hacer un acta de vecindad y en muchos casos no las hicieron y las casas algunas aparecieron con partiduras, se rajaban después se reclamaba y no se justificaba lo que se daba para mejorarla... en algunos casos después que la gente se puso las pilas y se dio cuenta que el proceso de las vibraciones de las diferentes maquinarias... afectaban sus viviendas las agrietaban, si se comenzó a reclamar y los consorcios comenzaron a actuar realmente como es y se mejoraban las viviendas, pero en algunos casos también afectaban los negocios y no le daban el reconocimiento porque según ellos no tenían la plata para hacer esas compensaciones a los negocios de las personas que tenían a la orilla de la carretera, perdón y hoy es un problema que está vigente y tengo documentos donde se hacían los reclamos y decían que no tenían plata para pagar eso porque no estaba autorizado (Jorge Abrahán. 2018)

El resultado de esas problemáticas en algunos casos obligaba a las personas a tener que desplazarse hacia otro lugar y a raíz de esas afectaciones en las viviendas algunas personas se tenían que mover hacia otro lugar y eso para algunos implicaba gastar más de lo que le habían pagado por el predio, otras problemáticas como dice el señor José Murillo que

Claro se vieron afectadas a tal punto que hubo la necesidad de trasladarlas a otro lugar como te decía muchas personas se vieron obligadas a desplazarse el que tenía digamos algún excedente de terreno que le quedaba tenía facilidad de reubicarse en el mismo lugar otros no tenían cierto tenía que comprar y lo que le daban era prácticamente no le alcanzaba sino prácticamente para comprar el lote y volver a construir otros compraron una casita en la ciudad y de ahí paya no tenían como subsistir entonces se

vieron afectadas, además hubieron otras afectaciones las que no lograron no moverse hubieron algunas grietas en paredes por el movimiento de la maquinaria pesada o sea que de una u otra manera si hubo afectaciones (José Murillo. 2018)

Estas afectaciones ocasionadas en las paredes y piso de las viviendas que no hubo la necesidad de moverlas debieron ser compensadas, ya que para el desarrollo de un megaproyecto como el de la construcción de la doble calzada se debe realizar unas actas de vecindad en el aria de influencia del proyecto a las viviendas que puedan llegar hacer afectadas. según Castaño (2000) estas actas de vecindad “*son documentos de << estabilidad física del inmuebles>> suscritos por el propietario o su representante, y por un representante del responsable de la obra, quien para el caso de los proyectos viales nacionales es INVIAS o el concesionario*” (p. 51) Esas actas deberán ser firmadas por el dueño de la vivienda, el representante legal del consejo comunitario y el representante del INVIAS, este documento certificara el estado de las viviendas antes del inicio de la obra esto con el fin de irse comparando en el transcurso del desarrollo del proyecto y darle garantías al propietario de la vivienda para compensarle las afectaciones (Castaño. 2000. P. 51). Muchas de las personas entrevistadas manifestaron que al inicio de la construcción de la doble calzada en estos territorios se realizaron las actas de vecindad a las viviendas que iban hacer incidencia directa del desarrollo de las obras. Estas viviendas fueron compensadas pero otras viviendas que lo le realizaron las actas pero que fueron afectadas muchas no fueron compensadas por que no tenían como verificar que esas afectaciones eran producto de la construcción de la doble calzad.

En cuanto a las viviendas que no fueron compensas la responsabilidad entre las tres partes, el INVIAS por no realizar actoras de igual forma el propietario de la vivienda y la junta directiva de los consejos comunitarios por no exigir que se cumpliera ese compromiso antes de iniciarse las obras. Por otro lado, están las afectaciones en el transito durante la construcción de la vía, algunos se preguntarán y eso que tiene que ver con esas comunidades, tiene muchas implicaciones, pero miremos la experiencia que vivieron los habitantes de las comunidades de estos consejos durante el proceso

Huy al principio era difícil, era complejo porque desplazarse hasta Buenaventura o hacia Cali era complejo porque amanecía la vía cerrada por unos trancones inmensos que hacían cerraban media hora

supuestamente y eso se iba 2 hora 3 horas esperando viajar de Buenaventura aquí tenía que salir bien temprano para llegar temprano (Jusley Benítez 2018)

Demasiado, vea nos echábamos hasta cuatro horas de aquí hasta Buenaventura, se iba uno y a esta hora dos, tres era que venía saliendo de allá de Buenaventura hasta las cinco hora uno en la vía, afectado (Doña Marina 2018)

Que se oyó por ahí un run-run que le iban a compensar a la gente por las afectaciones de esas horas, porque las personas que iban a llevar sus ventas que Vivian de sus ventas ahí pasaban las penalidades porque cuando ya llegaban al sitio ya había pasado el mercadito y tenían que quedarse hasta el otro día, mejor dicho, las dificultades fueron enormes (Doña Cristina, 2018)

Es evidente que en el desarrollo de un megaproyecto de una vía de cuarta generación como este, el transito se afecte y las contaminaciones al medio ambiente con la cantidad de barro y polvo son propias de ese tipo de obras, es por ello que las comunidades con sus líderes deben conocer los procedimientos que se deben tener en ese caso para que lo exijan y lo hagan cumplir para que se eviten situaciones como la cantidad de barro y polvo que en algunos casos ocasionaron en los viajes gripa y dolores de cabeza.

ESPACIOS RECREATIVOS E INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS COMUNITARIOS.

Los espacios recreativos son lugares donde los habitantes comparten y al mismo tiempo crean lazos de amistad y para el caso de los dos consejos comunitarios estos espacios deportivos y recreativos son muy importantes, aunque escasos. En el Consejo Comunitario Pacífico Cimarrón de Cisneros frente a este tema no hubo afectaciones hasta ahora quizás por eso es que el señor Jorge Abrahán manifiesta que *“Aquí en el territorio del consejo de Pacífico Cimarrón de Cisneros hasta ahora a la fecha no he observado no sea construido un escenario deportivo, recreativo que la gente continúe ejerciendo esa función deportiva”*, pero el señor Abrahán quien fue el primer representante legal de este Consejo espera que cuando se intervenga la parte centro poblado de Cisneros se construya un escenario deportivo porque *“he inclusive que hubo un aporte económico que quedo inscrito en la consulta previa en los acuerdos de mejorar los escenarios deportivos”*

Por el lado del consejo comunitario de Alto y Medio Dagua el señor José murillo dice que:

Los espacios recreativos en algunos lugares se vieron afectados porque estaban cerca de la vía y no solamente lo recreativo también los espacios educativos se vieron afectados a tal punto que hubo necesidad de hacer construcciones nuevas para reparar lo que se afectaba (José Murillo. 2018)

Pero la percepción que algunos tienen frente al tema de las obras de mitigación no es muy buena, debido a que, para muchos habitantes de la comunidad de Zaragoza, Triana y la Delfina donde se construyeron estos espacios no quedaron en mejores condiciones a como estaban antes.

Este proceso de la construcción de la doble calzada era una oportunidad para que los consejos comunitarios pudieran mejorar algunas problemáticas que tiene en cuanto a la infraestructura de servicios públicos como: puesto de salud, Escuela, Acueducto, alcantarillado entre otros. Frente al tema de estos servicios públicos antes y después de la construcción del proyecto el señor Jusley Benítez, manifiesta que

Se hizo un análisis de todo ese tipo de servicio que la misma comunidad tenía o que se ofrecían por otras organizaciones en el caso de acueducto y alcantarillados pues son comunitarios se vio afectado porque se interrumpían algunos sectores cuando se requerían espacios para construir y había que esperar hasta que todo ese proceso constructivo terminara para volver a conectar, lo mismo con la energía cuando tenían que mover el cableado los postes para otros sectores igual quedábamos a las oscuras sufrieron el comercio con el tema de los productos perecederos igual todo se afectó el proceso de construcción afecta en todo los sentidos el tema de prestación del servicio de salud pública (Jusley Benítez. 2018)

Estas son afectaciones que se ocasionaron durante la ejecución del proyecto, lo que se esperaba que cuando finalizara el proyecto se pudieran reparar los daños causados lo que en algunas comunidades no fue así tal es el caso de la Delfina, que la presidenta de la junta de acción comunal Doña Tocaya dice

Por ejemplo lo que se trata de agua potable, el alcantarillado no era lo mejor de agua potable pero ahorita quedo en malas condiciones porque eso prácticamente quedo por el rio, por debajo del viaducto, los tubos quedaron que yo le he comentado a usted más o menos a unos 4, 5 metros de profundidad porque para cavar un tubo hay que meterle prácticamente es como una retro porque eso es demasíadamente profundo y en eso estamos luchando que se quedó que la próxima empresa que venía era la que iba a mejorar el acueducto porque quedo en pésimas condiciones las redes (Doña Tocaya Moreno. 2018)

El tema de la construcción de la doble calzada y los servicios públicos antes mencionados más allá de lo que tenían las comunidades con la construcción de la vía no muestran un avance significativo que hayan dejado a la mayoría de las comunidades satisfechas.

Mano de obra. Un proyecto de esta magnitud requería mucha mano de obra para su ejecución y de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros se vincularon en su momento un número significativo de personas para el desarrollo del proyecto lo que en su mayoría fue mano de obra no calificada porque según Jusley Benítez los consorcios decían que *“no requería mano de obra calificada para el proceso constructivo, ya lo tenían todo calculado, solo se vinculó mano de obra no calificada”* Quizás para muchos eso puede ser entendido como discriminación pero hay que entender que para ese momento del inicio de las obras y gran parte del desarrollo de las construcciones los consejos comunitarios no tenían mano de obra calificada, más allá de eso el proceso de la construcción de la doble calzada en su momento generó una circulación de dinero que antes no se veía y eso aumentó los sitios de diversión y expendios de alcohol y eso iba incidiendo en la transformación de dinámicas de estos consejos. Frente a ese aspecto estas son algunas cosas que perciben algunos habitantes.

Lo que más se movía en su momento, el expendio de licor. Apareció un flagelo que hasta ahora no lo han podido radicar que es el consumo de alucinógeno apareció como se llama ese polvito el perico pues quienes más dinamizaban la economía en su momento era esa gente que trabajaban en la doble calzada teniendo el dinero ahí a la mano teniendo a la población... gastar consumir (Jusley Benítez. 2018)

Sí, claro la gente una u otra manera aprovecha la ocasión para sacar sus dividendos sin importar los costos que tengan que colocar las comunidades... porque eso fue lo que ha causado la desintegración familiar y espacialmente la juventud eso trajo fomento la prostitución y también el grado de descomposición social (José Murillo. 2018)

Los jóvenes y algunos adultos prefirieron dejar todas las labores agrícolas agropecuarias para dedicarse a trabajar en el proyecto de doble calzada eso finalmente redondeó en que los jóvenes ya no quieren trabajar en el campo ya no hay mano de obra para las actividades agrícolas ese creo que fue uno de los mayores conflictos ... la circulación de ese dinero en su momento... la gente obtuviera dinero rápido mucho más en mayor cantidad mayor cantidad a lo que se paga acá en el campo y entonces preferir vincularse a ese tipo de proyecto y no a los de su comunidad (Jusley Benítez. 2018)

El desarrollo de megaproyectos como el de la doble calzada Buenaventura – Buga aparte de presentar una oportunidad para que los consejos puedan discutir de acuerdo a sus derechos territoriales como grupos étnicos los impactos que se puedan ocasionar con el desarrollo de esas obras, también transforma algunas dinámicas como las relaciones comunitarias entre habitantes, líderes y comunidad, de igual forma transforma costumbres y valores culturales. Además, provoca aspectos que antes no eran frecuentes como, la desintegración familiar, el consumo de sustancias alucinógenas y el poco interés por parte de algunos jóvenes y adultos para retomar las actividades agrícolas.

Las percepciones planteadas por los habitantes sobre, la transformación de las relaciones comunitarias, los valores culturales y las problemáticas sociales surgidas permiten entender que el desarrollo de este megaproyecto vial, no se puede mirar y asumirlo únicamente como dicen Gómez y Garcés (2010)

Respecto al desarrollo de la obra se puede asumir que, en lo social, ésta ha permitido aspectos positivos como: el mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad, la disminución del índice de desempleo rural, el mejoramiento de las instituciones educativas rurales y el mejoramiento de la movilidad (p. 51)

Al observar la dimensión social, la calidad de vida de población bonaverense y en particular donde se desarrolló el proyecto se continua en condiciones que no son nada favorables y los planteles educativos de las comunidades por donde paso el trazo de la construcción de la doble calzada hasta la fecha en su mayoría están en condiciones que no son nada buenas, en ese orden el índice de desempleo después del desarrollo de la obra se ha intensificado en esos dos consejos comunitarios que fueron intervenidos por el desarrollo del megaproyecto vial. Lo que se puede asumir de esa forma, es que con el desarrollo del proyecto mejoro la movilidad, no solo para los tratos camiones, sino también para las comunidades.

Frente a los planteamiento de Gómez y Garcés (2010) que afirman que con este megaproyecto se puede introducir a Buenaventura *“elementos de desarrollo que permita mejorar la calidad de vida de sus comunidades, a su vez, de poder, en gran parte, reducir los más altos índices de desempleo, atraso, exclusión, desplazamiento y violencia”* Por ese lado lo veo dudoso porque es solo mirar los acontecimientos y la realidad que vive

Buenaventura que el 16 de mayo de 2017, se realizó un paro cívico que duro 22 días, precisamente por esos elementos mencionados, porque el desarrollo económico en Buenaventura lo que está ocasionando es el empobrecimiento de muchos habitantes y el desplazamiento de familias y de comunidades para darle paso a la construcción de vías de cuarta generación que beneficiaran a los sectores hegemónicos principalmente. Se puede entender que ese “desarrollo” no tiene en cuenta realmente mejorar la calidad de vida en los territorios, porque esas son estratégicos para el crecimiento económico de la clase hegemónica y a ellos el bienestar de los pobres no les interesa, lo que desean son los territorios de las comunidades. Frente a eso estamos de acuerdo con, Paz & Banguero (2008)

El territorio y la territorialidad del país donde están asentados los diferentes grupos poblacionales desde tiempos remotos son escenarios permanentes de conflictos que evidencian las rivalidades sociales, políticas económicas y culturales de los seres humanos... El desplazamiento forzado, los cultivos ilícitos y los megaproyectos impulsados por el capital privado nacional e internacional, son los principales fuetes de los conflictos que ejercen presión sobre la tierra y la territorialidad de los grupos étnicos del país. (Paz & Banguero. 2008.p. 82)

El desarrollo económico promovido el capital privado no se puede asumir como el único medio para el crecimiento social y económico, también se tiene que mirar como generador de violencia, masacres, desplazamientos forzados para desestabilizar organizativamente a las comunidades donde se desarrollaran los megaproyectos. Pero este mismo desarrollo económico genera debilitamiento en la autonomía territorial en medio de esas dinámicas modernizadoras como las vías de cuarta generación, donde las comunidades que no están organizadas para dialogar con los representantes del desarrollo económico no obtienen buenos resultados colectivos. Los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros, donde se presentaron desplazamientos de familias para darle paso al desarrollo del proyecto de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, esto incidió en la transformación de las relaciones comunitarias, costumbres culturales y genero problemáticas comunitarias, por la seducción del desarrollo de la doble calzada que trajo una fantasía para los territorios colectivos mencionados de superación de la pobreza y el atraso que tienen frente al resto del país. Pero la superación de la pobreza para alcanzar el progreso son dos elementos estratégicos del desarrollo económico. Según Escobar

A medida que los expertos y políticos occidentales comenzaron a ver como problema ciertas condiciones de Asia, África y América Latina –en su mayor parte, lo que se percibía como pobreza y atraso- apareció un nuevo dominio del pensamiento y de la experiencia llamado desarrollo, todo lo cual desembocó en una estrategia para afrontar aquellos problemas. (Escobar 1999. p. 37)

Los territorios colectivos de Buenaventura están viviendo la estrategia del desarrollo económico, con algunas problemáticas comunitarias dejadas por el proceso de la construcción de la doble calzada, donde la calidad de vida de los habitantes no ha mejorado, la pobreza no se reduce y el progreso en el territorio no se nota. Con esto es claro que el *“desarrollo económico, entendido como la idea de que “los pueblos pobres podrán algún día disfrutar de las formas de vida de los actuales pueblos ricos” es “simplemente irrealizable”* (Gudynas 2011, citando a Furtado 1975, p.21) Desde ese planteamiento de que mejores condiciones de vida se están refiriendo que va a llegar no solo a los territorios colectivos que fueron intervenidos por el proyecto vial, sino a Buenaventura como tal, si el COMPE 3410 que se refiere a todo lo relacionado con el desarrollo social del Distrito hasta el momento el pueblo no ve un avance significativo.

En los territorios étnicos que van hacer intervenidos por megaproyectos del desarrollo económico se han presentado antes de la ejecución de las obras unas dinámicas de violencia, masacres, desapariciones y desplazamientos forzados. Eso se puede relacionar con el desarrollo económico porque en el territorio colectivo de Alto y Medio Dagua antes de la construcción de la doble calzada las comunidades vivieron tiempos de violencia, masacres, desapariciones y desplazamientos forzados por parte de las AUC y los enfrentamientos entre la guerrilla y el Ejército. Esos momentos incidieron en las dinámicas sociales, culturales y en las relaciones comunitarias de los consejos mencionados.

La intencionalidad del “Desarrollo” económico con las fantasías del cambio social para superar la pobreza de las áreas atrasadas de los países clasificados como de tercer mundo es una estrategia utilizada para el crecimiento económico de los países que se consideran del primer mundo. Pero el problema no es el concepto de “Desarrollo” sino la finalidad que los países del primer mundo le dieron y eso representa cambios en los territorios que se intervienen con el desarrollo económico.

Las percepciones presentadas por algunos habitantes de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros sobre el impacto de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en las relaciones comunitaria, los valores culturales y

las problemáticas sociales se pueden entender como parte de las lógicas del desarrollo económico, la modernidad y la globalización capitalista que han alterado un conjunto de dinámicas de vida propia de estos consejos comunitarios, ocasionando transformaciones estructurales en cuanto a lo cultural, económico, social y ambiental (Leff 2004).

Claro está que la perspectiva capitalista choca con las visiones de las comunidades étnicas donde se imponen condiciones y dinámicas de presión para la adquisición de los territorios. En ese sentido las transformaciones que se están presentando en el escenario de la investigación con la construcción de la doble calzada son parte de las transformaciones que se han dado y se seguirán dando en las áreas que serán intervenidas de los países clasificados como subdesarrollados, que para dejar de ser considerados como atrasados deben ser modernos como los llamados países del primer mundo y es ahí donde las comunidades se enfrentan a los cambios han mencionado algunos habitantes de los territorios colectivos. Pero ¿Qué es ser moderno? Para Berman

ser modernos es encontrarnos en un entorno que nos promete aventuras, poder, alegría, crecimiento, transformaciones de nosotros y del mundo y que, al mismo tiempo, amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos, todo lo que somos. Los entornos y las experiencias modernos, atraviesan todas las fronteras de la geografía y la etnia de la clase y la nacionalidad, de la religión y la ideología: se puede decir que en ese sentido la modernidad une a toda la humanidad. Pero es una unidad paradójica, la unidad de la desunión: nos arroja a todos a una vorágine de perpetua desintegración y renovación, de lucha y contradicción, de ambigüedad y angustia. Ser modernos es formar parte de un universo en el que, que como dijo Marx, <<todo lo sólido se desvanece en el aire>> (Berman 1988. p.1)

Con la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en las comunidades de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros se presentaron muchos cambios debido al interés de los representantes del megaproyecto pero también por las mismas comunidades que no estaban preparadas para afrontar un proceso como ese, donde el poder que obtuvieron algunos líderes de incidir en algunos aspectos como en la adquisición de los predios que se requerían para la construcción de la vía incidía en esos impactos. En ese orden de ideas muchos habitantes se ilusionaron y vieron en la compensación de los predios y las casas que estaban en la zona de influencia del desarrollo del megaproyecto, la oportunidad de satisfacer necesidades que eran difíciles antes y en esa dinámica dejaron de lado los intereses colectivos. Pero hoy algunos habitantes están

percibiendo las transformaciones de muchas cosas que se tenían presentes, como las costumbres, los valores culturales, la integración comunitaria, la solidaridad comunitaria y la confianza en los líderes para la búsqueda del bienestar comunitario. Esas cosas hoy se han transformado a raíz de la incidencia de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga que ha dejado, desempleo y dinámicas que no se veían al interior de algunas comunidades como el consumo de sustancias alucinógenas. Según Gómez y Garcés (2010)

En cuanto a los hechos económicos que genera el desarrollo de esta obra, se puede amanera de conclusión decir que esta obra contribuirá en cada uno de los actores a mejorar considerablemente sus estados económicos, en el caso particular de Buenaventura se puede visualizar el aumento de sus recursos por concepto de impuestos tributarios debido al asentamiento de una gran diversidad de empresas interesadas en la inversión local, a su vez el sector portuario vera el aumento de sus operaciones y cumplimiento de y cumplimiento de tiempos reductores los cuales se reflejan en el acrecentamiento de sus ingresos, la comunidad tendrá a disposición empresas cuya vinculación permitirá a través del empleo mejorar la calidad de vida urbana y rural, el cual hace parte del impacto social que genera el desarrollo de esta obra en la comunidad y el cual se persigue en el desarrollo no solo de esta importante construcción sino en cada uno de los importantes proyectos que se visualizan para el mejoramiento de la comunidad (2010, p. 54)

De acuerdo a todo lo antes mencionado no se puede mirar y concluir el impacto social del desarrollo del proyecto de la construcción de la doble calza Buenaventura – Buga únicamente como lo perciben Gómez y Garcés (2010), lo que no se puede negar que contribuirá a unos actores en particular con un 90% en mejorar sus estados económicos y la llegada de más empresas aportara si a tener mayor índice de empleabilidad, pero esto no es suficiente porque, este proceso de desarrollo económica, modernización y ampliación del puerto que requirió la construcción de cuarta generación como la construcción de la doble calzada no se ha notado un avance significativo en cuanto a lo social en el Distrito de Buenaventura en los últimos 10 años.

Con eso se devela el poco interés por el desarrollo social de la ciudad, ya que para el año 2015, de acuerdo al CONPE 3410, todo lo relacionado con lo social estaría mostrando avances significativos y la visión de desarrollo era *“Consolidar a Buenaventura en una sociedad más humana, socialmente, más justa e incluyente, institucionalmente confiable, transparente e interdependiente; económicamente creciente, productiva, competitiva y*

atractiva; ambientalmente sostenible” esta era o es la visión de desarrollo que se habían propuesto materializar en Buenaventura para el año 2015, para la cual se plantearon las siguientes estrategias: “*i) Alcanzar los objetivos de desarrollo del milenio, ii) Promover el desarrollo económico y la competitividad territorial, iii) alcanzar una sociedad más igualitaria y solidaria, Buenaventura una “Ciudad Amable”, iv) fortalecer la gobernabilidad y la democracia”* (CONPE 3410. P. 21 a 22). Pero esta visión y estrategias realmente no se han visto reflejadas en la ciudad, pero la construcción de los puertos y la doble calzada muestra avances exitosos, razones como esas incidieron en la población bonaberense para que el 16 de mayo de 2017, se sublevaran en contra de todos esos factores de incumplimiento que no permiten que la población tenga mejores condiciones de vida.

Paradójicamente en ese CONPE 3410 creado para toda la dinámica del desarrollo económico y de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, contiene elementos como, infraestructura en educación, salud, agua potable entre otros, son algunos elementos por los cuales la población estuvo 22 días de paro cívico en el 2017, defendiendo el territorio y luchando por esos elementos ya mencionados que según la visión gubernamental para el 2015 estarían materializados. Pero el panorama para la población bonaverense y los territorios colectivos que han sido intervenidos por los megaproyectos de expansión portuaria y la doble calzada, desean que los gobiernos local y Nacional que, así como miran a Buenaventura por su ubicación geoestratégica para el desarrollo económico, también lo tengan presentes para las inversiones sociales en, educación, salud, agua potable entre otras cosas que hacen ver las desigualdades sociales que existen en el Distrito.

Pero eso no será tan si Buenaventura continua con la débil institucionalidad y la corrupción que se evidencia en la detención de sus Alcaldes por desviación de recursos públicos de salud, educación entre otros. Así es difícil que hallan empresarios interesados en invertir en una ciudad que no tiene agua potable las 24 horas en la zona urbana y además no ofrece mejores condiciones de salud para su población. Si el Distrito de Buenaventura continua sumergido en las dinámicas mencionadas será difícil obtener buenos resultados con la dinámica del desarrollo económico que les interesa generar las mejores condiciones para la reproducción de capital privado al menor costo posible y en esa dinámica las comunidades no están, pero sus territorios y los recursos si están, en ese juego de interes

que ve como los deseos sociales de Buenaventura no llegan, se desvanecen en la dividida Institucional y la corrupción.

CAPÍTULO III

El Medio Ambiente: Antes y Después de la Doble Calzada Buenaventura – Buga.

Las comunidades afrocolombianas de una u otra manera han entendido la importancia del medio ambiente, no solo para el aprovechamiento de sus recursos, sino para hacer buen uso de ellos. Además, las actividades que estas comunidades realizan en ocasiones las hacen con un sentido de reciprocidad y respeto porque han comprendido que los recursos que provee la naturaleza les ayudan a la subsistencia y la continuidad de unas prácticas, costumbres y todo un legado cultural.

Hoy con las perspectivas capitalistas que ve el medio ambiente como medio para el crecimiento económico y esa visión está poniendo en juego los territorios colectivos y las distintas relaciones que las comunidades han tejido con la naturaleza, ya que está incidiendo en la transformación del tratamiento de los recursos y el medio ambiente que las comunidades le dan.

Según Paz & Banguero, (2008) *“Los territorios ancestrales de los afrocolombianos revisten singular importancias para el sector privado empresarial e industrial; en el caso del Pacífico, por representar una posición geoestratégica y gran diversidad para la generación y transferencia de riquezas”* (p.117) Pero, en esa transferencia de riqueza es donde se han presentado muchos de los impactos ambientales, ya que para los sectores económicos, el medio ambiente es sinónimo de riqueza y poder y no les importa violar cualquier relación que las comunidades tengan con la naturaleza. Lógicamente este proyecto de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, es para el tránsito de riqueza, el cual puede introducir nuevas formas de relacionarse con la naturaleza, que pueden fortalecer o debilitar las relaciones existentes y al mismo tiempo ocasionar unos impactos ambientales que inciden en algunas actividades económicas de las comunidades.

ANTES DE LA DOBLE CALZADA

Teniendo presente la importancia de la naturaleza (medio ambiente) para las comunidades afrocolombianas, veamos si los habitantes de estos consejos comunitarios todavía continúan con ese respeto y relación directa con la naturaleza, en cuanto a no destruir el medio ambiente. Antes de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga los sentimientos expresados por muchos habitantes de ambos territorios colectivos

sobre la relación con la naturaleza se recogen en lo manifestado por dos líderes de los consejos comunitarios que dicen que:

La relación con la naturaleza era digamos conservar siempre ese fue el legado que nos dejaron nuestros ancestros aprender a convivir en medio de la naturaleza, pero sin destruirla y eso lo hemos seguido hasta ahora (José Murillo Coordinador de la junta del CC-AMDA, 2018)

Efectivamente podríamos decir que el concepto de una comunidad constituida en consejo comunitario tiene que ver con el manejo y conservación del medio ambiente y las cuencas aquí sea trabajado ante ello. (Jorge Abrahán, Primer Representante legal de Pacífico Cimarrón de Cisneros, 2018)

Las comunidades de los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros han venido tratando de conservando un legado que hace parte de su identidad cultural que es ese respecto por el medio ambiente y esa visión de hacer buen manejo y conservar el medio ambiente. Pero también se debe tener en cuenta que antes de la llegada del megaproyecto vial, en algunas comunidades de los consejos mencionados el uso que se le daba a los residuos sólidos quizás no era el adecuado, ya que en ocasiones los arrojaban al río o los quemaban, eso también contamina no solo el río, sino también a las distintas especies que en él habitan. A pesar de eso estos consejos han tratado de mantener ese legado de conservación de los recursos naturales pero esa idea de progreso de las políticas neoliberales de la apertura económica del 90 pone en conflicto de intereses dos visiones la conservacionista que de una u otra manera están los territorios étnicos y la extractivista del desarrollo económico.

Más allá del enfrentamiento de estas dos visiones de desarrollo se debe tener presente las transformaciones que se ocasiona en las dinámicas de las comunidades respecto a eso dice Gómez (1999)

Una importante corriente de pensamiento alimentada por ensayistas, economistas y filósofos neoliberales plantean la tesis de que la globalización socio-económica ha carreado la “la desterritorialización” o “deslocalización” de los procesos económicos, sociales y culturales (p.25)

De lo anterior con la dinámica de los megaproyectos de desarrollo económico como lo es la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en los territorios colectivos en cuestión se ha presentado aspectos de desterritorialización y ha incidido en la fragmentación de los procesos culturales y el debilitamiento de las relaciones con la naturaleza de muchos habitantes.

DESPUÉS DE LA DOBLE CALZADA

Ahora es bueno saber cómo el desarrollo del proyecto de la construcción de la doble calzada, transforma esa relación con la naturaleza. Frente a ese interrogante se encuentra que:

Las afectaciones...por la construcción de la doble calzada en algunas partes cambio la dinámica que se tenía anteriormente y sea hecho mucha obra también de mitigación, pero si ha cambiado esto porque ya donde caía el chorro directamente hoy ya baja un salto de agua construido en concreto para mitigar un poco el impacto del agua, pero si ha cambiado porque la gente cuando se iba el agua del acueducto se iba a las quebrada y llenaba su olla... el agua para conservar sus alimentos para hacer sus alimentos... (Jorge Abrahán, Primer Representante legal de Pacífico Cimarrón de Cisneros, 2018)

Este proyecto introduce unos cambios en el medio ambiente con las construcciones en concreto para mitigar el impacto de la caída del agua en algunos sectores, por otro lado, ayuda a mitigar algunos impactos que de una u otra manera se presentaron en las micro cuencas con la llegada de foráneos a los territorios que no tienen presente algunas cosas como:

La dinámica de tratar de preservar al menos las micro cuencas hasta donde se podría pero cuando llegan de otro sitio personas diferentes con costumbres diferentes, lo que hicieron algunos fue deforestar esas micro cuencas porque decían que habían comprado, pues compraron un terreno inmenso pero que las micro cuencas les pertenecían, pero que logramos establecer ahora con el proceso de doble calzada, buscar una forma de hacerle unas inversiones en el aprovechamiento que hicieron los consorcios pues solicitar que esas ... se hicieran allá a las micro cuencas que han sido deforestadas, hicimos el enriquecimiento de bosques y conservación de la misma micro cuenca y quebradas (Jusley Benítez, 2018)

Para los dos consejos comunitarios, eso es un aporte que no se puede negar, ya que contribuyo a fortalecer las micro cuencas donde se estaban presentando dificultades por causas naturales y del mal uso que algunos foráneos y nativos le daban. Por otro lado, hay que reconocer que eso fue parte de la compensación forestal por toda la deforestación ocasionada por el proceso de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en estos territorios colectivos, porque donde muchos habitantes tenían sus cultivos se vieron obligados a vender su espacio para darle paso a la construcción de la doble calzada, y esto implicaba cortar todo tipo de árboles que existirá. En ese sentido se trata de seguir los

requerimientos que establece la autoridad ambiental frente a los estudios de impactos ambientales en cuanto a lo social. Según Castaño (2000)

Este estudio corresponde a la etapa de diseño o fase III del proyecto. En él se identifica y evalúa con fundamento en información primaria, los impactos directos e indirectos generados por la construcción y operación del proyecto e igualmente, se identifican y proponen a nivel del diseño todas y cada una de las medidas para prevenir, mitigar, controlar, compensar y corregir posibles efectos negativos, con sus respectivos análisis de presión unitaria. (p. 62)

Estos estudios de impactos ambientales en megaproyectos de vías como la construcción de la doble calzada tienen un resultado positivos para las comunidades cuando hay compromiso de las partes interesadas en el desarrollo del proyecto y de las comunidades cuando saben y están preparadas para afrontar procesos como este y no se dejan persuadir por las compensaciones personales y participan de los estudios del impacto ambiental entendiendo que de ello depende toda una dinámica de subsistencia y de la continuidad de unas prácticas culturales. Hoy en día a pesar de las dinámicas que se presentaron con el desarrollo del proyecto vial, la relación de los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros mantienen la visión de hacer buen manejo y conservar el medio ambiente hasta donde pueden. Por otro lado, algunos habitantes reconocen que los cambios presentados en la relación con el medio ambiente en las comunidades de estos dos consejos comunitarios, no son únicamente por la construcción de la doble calzada, son:

Por varios impactos, uno por la tala de bosques, dos por el mal uso de los recursos, tres porque se está talando mucho cerca de las fuentes hídricas y en eso quiero dejar claridad, debe ahondar mucho la CVC que es la entidad promotora de preservar los recursos naturales y del medio ambiente (Jorge Abrahán, Primer Representante legal de Pacífico Cimarrón de Cisneros, 2018)

La construcción de la doble calzada contribuyo a la llegada de muchas personas que no solo venían a trabajar en el desarrollo del proyecto, sino también a comprar tierras donde fácilmente se introduce actividades y dinámicas diferentes, como el mal uso del medio ambiente. Según los entrevistados esos factores que se han venido presentando en estos consejos comunitarios no son característicos de estas comunidades, pero son apoyados por muchos habitantes que debido a la falta de recursos económicos apoyan esas actividades para devengan un sustento en ese sentido surge el interrogante frente a la autonomía

territorial que se sustenta en el reglamento interno y plan de manejo ambiental que deben ser puestos a conocimiento de los nativos y foráneos para que se acojan esas normatividades territoriales y hagan un uso adecuado del ambiente. Se puede pensar que frente a eso hay una debilidad en estos territorios colectivos y el llamado que hace el señor Jorge Abrahán a la CVC como autoridad ambiental reconocida constitucionalmente, es por la falta de organización y por la importancia que tiene el medio ambiente y sus recursos, como las fuentes hídricas para estos dos consejos comunitarios. Es claro que la idea de progreso y desarrollo económico introduce dinámicas distintas a los territorios ancestrales que incide en la transformación de las ideas de muchos habitantes que se olvidan que el daño que ocasionan en su territorio les afectara ellos.

Entendiendo un poco la importancia de las relaciones con el medio ambiente y sus recursos es importante saber ¿cuál era el manejo que se le daba antes de la construcción de la doble calzada a algunos de los recursos como las fuentes hídricas por ejemplo?

MANEJO DE LAS FUENTES HÍDRICAS.

Uno de los recursos más importante que provee la naturaleza para la continuidad de la vida es el agua, y lo que se sabe es que históricamente las comunidades afrocolombianas les han dado y le continúan dando a las fuentes hídricas es muy significativo porque han entendido el valor que este recurso representa para la humanidad. En ese orden de ideas veamos cual era el manejo que los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros les daban a las fuentes hídricas antes de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga.

En Alto y Medio Dagua

Esto aquí se ha venido manejando desde hace mucho tiempo remoto porque aquí se cuida mucho lo que es la cabecera de las fuentes hídricas, la gente no tala para que las fuentes hídricas no se sequen (Doña Tocaya Moreno, 2018)

El manejo, normal, siempre hemos respetado digamos las fuentes hídricas, lo que son las aguas porque sabemos que el agua es un sinónimo de vida y aunque nosotros afortunadamente tenemos abundancia de ella, pues no podemos tampoco como confiarnos o descuidarla porque dependiendo el trato que se le dé así mismo también es la permanencia de ella, no pensando en nosotros, sino en el futuro de nuestros hijos, entonces acá siempre ha sido eso de conservar cierto hasta donde sea posible nuestras fuentes de aguas como te decía que son las fuentes de

vida para nuestras comunidades y para el mundo (José Murillo Coordinador de la junta del CC-AMDA, 2018)

Donde yo vivo las fuentes hídricas no eran maltratadas, la gente andaba en sus quebradas todo eso, pero por decirlo así, no como ahora que le metieron retro esta todo despelotado, con la misma retro tumbaban árboles, hubo un impacto bastante grande, más que todo en Zaragoza... porque las quebradas de Zaragoza la sierpe cita toda esa parte se afectó... (Santiago, 2018)

En Pacífico Cimarrón de Cisneros

El manejo de las fuentes hídricas donde se surtían o se surte agua las comunidades ha sido muy bueno porque hasta acueducto tenemos, tenemos acueductos vereda les como en Cisneros, sombrerillos y yo fui artífice de ampliar y en algunas partes construir acueductos vereda les para que la gente supla el preciado líquido para preparar los alimentos (Jorge Abrahán, Primer Representante legal de Pacífico Cimarrón de Cisneros, 2018)

Antes y después de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga estos dos consejos comunitarios conservan ese objetivo en sus reglamentos internos y plan de manejo ambiental, es un legado que se mantiene en el espíritu de las comunidades afrocolombianas, ya que entienden la importancia que estas fuentes hídricas representan, no solo para el futuro de los hijos como menciona el señor Murillo, sino para las próximas generaciones. Pero esos objetivos no son tenidos en cuenta, cuando actores ilegales apoyados por nativos, introducen maquinarias como retro excavadoras para explotar los recursos naturales de sus comunidades, ocasionando no solo un impacto ambiental, sino, también desestabilidad en la autonomía territorial. En ese orden no se puede dejar de lado que con la apertura económica y la materialización de megaproyectos de desarrollo económico como el de la doble calzada no es tan fácil que se mantenga esos objetivos debido a que se introduce un conjunto de dinámicas y personas donde muchos dejan de lado lo colectivo y le dan importancia a lo individual para superar el abandono estatal.

A pesar de todo eso algo que es importante reconocerles a estos consejos comunitarios, es que su visión en el manejo de sus fuentes hídricas se fortaleció con la dinámica de la construcción de la doble calzada y han venido trabajando con instituciones como la CVC y la BMA para hacer mejor uso de los residuos sólidos en sus territorios, debido que antes de la construcción del proyecto muchos habitantes quemaban o arrojaban muchos residuos al río.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS

El desarrollo de megaproyectos de construcciones de carreteras de cuarta generación como el de la doble calzada Buenaventura – Buga introduce nuevas actividades económicas en los territorios donde se ejecuten, y el acceso al dinero en menos tiempo, así como la interacción con otras personas hace que muchos nativos dejen de desarrollar sus actividades económicas y le den mayor importancia a la ejecución de ese proyecto vial porque genera mayor dinero y en corto tiempo. En el caso de los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros que fueron intervenidos con el megaproyecto de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga es bueno saber si ocurrió algo como eso. Pero antes es bueno conocer desde las voces de algunos de los entrevistados de estos consejos comunitarios, cuales eran algunas de las actividades económicas que realizaban antes de la construcción de la doble calzada y cuál era el aprovechamiento de algunos recursos naturales.

En ese orden de ideas hay que tener presente que las actividades económicas es todo el proceso que se realiza para la obtención de unos bienes que permitan satisfacer unas necesidades como alimentación, vivienda, educación entre otras. De acuerdo a los entrevistados algunas de las actividades económicas de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros son: **La Agricultura**, (en lo que es el cultivo de productos de pan-coger como maíz, yuca, bananos, papa-china, plantas medicinales, aromáticas y comestibles como el cimarrón, albaca entre otras) **El Turismo**, **La Pesca artesanal**, **La Minería artesanal**, (en lo que es el barequeo y la extracción de material de río (arena, balastro y piedra)) **La ganadería de subsistencia**, La cría de cerdo, pollos, gallinas y **El comercio** (José Murillo Coordinador de la junta del CC-AMDA, Jusley Benítez & Jorge Abrahán, Primer Representante legal de Pacífico Cimarrón de Cisneros, 2018).

Además, juntas a esas actividades esta la dinámica de algunos lavaderos y talleres de carros. Muchas de esas actividades se vieron afectadas por la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, debido a la empleabilidad y el acceso al dinero en menor tiempo que género el desarrollo de ese megaproyecto, ese es un aspecto que miraremos más adelante desde las voces de algunos habitantes. Ahora démonos cuenta como era el aprovechamiento de los recursos naturales que los habitantes de estos consejos

comunitarios aun hacen a través de algunas de las actividades económicas que ya se han mencionado.

APROVECHAMIENTO DE RECURSOS NATURALES.

Como ya se ha podido entender al inicio de este capítulo, el medio ambiente y los recursos que este provee, son muy importantes para la supervivencia y la satisfacción de necesidades domesticas de las comunidades afrocolombianas rurales, en ese mismo sentido, estas tienen una relación directa con la naturaleza y han entendido la necesidad de conservar, hacer buen uso y aprovechamiento de los recursos que se encuentra en sus territorios. En vos de algunos entrevistados de los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros, estas son algunas palabras sobre el aprovechamiento de los recursos naturales antes de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en sus territorios.

Acá nosotros siempre como te decía seguimos el legado que ha sido muy promisorio para nosotros y el aprovechamiento, trabajábamos en el campo para una forma de subsistencia, más no para enriquecernos porque lo que destruye esto es digamos cuando uno lo convierte en signo peso y eso lleva a que se olvide de que está intentando contra su propia existencia y la de su futuro por lo tanto acá habido un respecto por lo que son las cosas, digamos las cosas naturales, el medio ambiente, tanto el agua como la fauna y la flora. El agua la utilizamos para nuestros servicios únicamente porque no tenemos cultivo de regueo, acá los regueos son naturales , el bosque lo utilizamos para casa, digamos así algo comestible, no para negocio y la flora la utilizamos para extraer algunos materiales y lo utilizamos para el autoconsumo, digo autoconsumo y es que yo necesito construir una casa y entonces yo extraigo la madera que necesito para eso, más no para negocio esa es la forma de vida por eso tenemos lo que tenemos . (José Murillo Coordinador de la junta del CC-AMDA, 2018)

El aprovechamiento de los recursos antes de la vía y durante la vía ha sido y como tenemos una tendencia a cuidar el medio ambiente se prohíbe deforestar, solamente los campesinos van suben a la montaña donde tienen su parcela y cortan el material necesario para construir su rancho para mejorar las vigas etc. También hay algunos grupos que asierran la madera y la traen porque entre eso el derecho étnico territorial y cultural nos ampara. (Jorge Abrahán, Primer Representante legal de Pacífico Cimarrón de Cisneros, 2018)

Con el material de rio es, arena, graba y piedra eso era a medida que se requería en Buenaventura, venia la volqueta hasta acá y les compraba a los paleros la cantidad que se requería o que necesitaban en Buenaventura, pero te digo se manejaba a pequeña escala y la dinámica era fluida los muchachos

siempre tenían de donde, siempre tenían recursos porque el volquetero venia semanal a veces diario les compraba (Jusley Benítez, 2018)

Antes de la construcción era muy buena porque la persona cogía entra y a sacar su material, aunque ahorita alguien va y saca su volqueta da y la vende, pero ahorita la persona no puede sacar cierta cantidad porque ahí mismo lo que es la CVC, le está poniendo problema...ellos dicen que tiene que ser una cantidad así no más para construir, pero si hay un grupo de personas y sacan 5 volqueta das diarias ellos le ponen problema (Enrique, 2018)

El trabajo de campo, permite autorizar al investigador afirmar que: el aprovechamiento de los recursos naturales en estos consejos comunitarios lo realizan de manera artesanal, con un respecto y consonancia con el medio ambiente. Esto por un lado porque reconocen la importancia de conservar esos recursos en su dinámica que les ha permitido mantener una identidad cultural. Por el otro lado hay que decir que *“Cuando el hombre no destruye el medio ambiente no lo hace por convivencia, sino porque no cuenta con los instrumentos materiales para hacerlo. (Cardona, 2018)* Frente al abandono estatal y la pobreza en las que se encuentran las comunidades afrocolombianas se puede entender porque en muchos territorios colectivos la presencia de maquinarias ilegales y el cultivo de productos ilícitos que se realizan con el apoyo de muchos nativos de esas comunidades. Pero también se ha podido conocer que instituciones gubernamentales como la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC), que es la encargada en cierta medida junto con los consejos comunitarios de proteger los recursos naturales, le está prohibiendo según algunos entrevistado la extracción de cierta cantidad de material del rio a los que se dedican a esta actividad en este territorio por el impacto ambiental que pueden generar. Esto puede de una u otra forma ocasionar confrontación entre esta institución y los consejos comunitarios ya que esta entidad sabe que esta es una actividad complementaria para la satisfacción de necesidades domésticas y de la forma artesanal como los habitantes la realizan no ocasionan un mayor impacto ambiental en lo que es la fauna porque *“La dinámica del rio esta rellorando y está llenando lo que se saca, la arena a pala. Tampoco afecta el rio porque es normal, ni el cauce del rio” (Jorge Abrahán, Primer Representante legal de Pacífico Cimarrón de Cisneros, 2018)*

los habitantes realizan esa actividad de esa forma porque han comprendido la importancia de la fauna o del rio porque es donde muchos habitantes de estas comunidades

realizan la actividad de la pesca, lo cual es parte de la dinámica de actividades económicas de subsistencia de algunos hogares de las comunidades de estos dos consejos comunitarios, por lo cual la prohibición que según se está haciendo por la extracción artesanal de cierta cantidad de material del río, es algo que las juntas directivas de los consejos comunitarios Alto y Medio Daga y Pacífico Cimarrón de Cisneros deben analizar y discutir la con la CVC, porque se estaría atentando contra una actividad económica que le aporta a los hogares de muchos habitantes de estas comunidades y, además que no le están haciendo un gran daño al medio ambiente.

Lo anterior se puede entender como el enfrentamiento entre dos visiones conservacionistas del medio ambiente, donde una que representa los intereses estatales y la otra lo comunitario, donde la primera puede representar unos intereses que en ocasiones se imponen sobre las comunidades con dinámicas que se ha generado con la apertura económica y el desarrollo de megaproyectos de crecimiento económico, como los impactos socio-ambientales, donde según Quintana (2004) que cita a Francisco Sabatini que se refiere a esa categoría como conflictos socio-ambientales que son; *“aquellas disputas causadas por el acceso y control de los recursos del medio ambiente, especialmente de la tierra, el agua, los minerales y otros”* (p.7) En cierta medida esa prohibición y la reacción que puedan tener las juntas se puede entender en esa categoría ya que esa idea de progreso de las políticas neoliberales ha venido ocasionando a través del desarrollo de megaproyectos económicos como la construcción de la doble calzada en las comunidades de los consejos comunitarios ya mencionados impactos socio ambientales que transforman un conjunto de dinámicas y actividades tradicionales de subsistencia de estos territorios. En ese orden para Quintana (2004)

Los conflictos socio ambientales actuales son mucho más que meras disputas por la propiedad de un recurso. En ellos se encuentran enfrentadas cosmovisiones ambientales y de vida. Por un lado, el medio ambiente es visto como un recurso económico, o sistema de recursos naturales; y por otro lado, el medio ambiente se hace equivaler a “espacios o escenarios de vida”. El problema radica en que el encuentro entre estas dos perspectivas se da bajo un contexto o lógica de dominación. (P.7)

Es claro que con la modernización y la idea de progreso a través del desarrollo de la doble calzada aquí se enfrentan esas dos perspectivas donde el territorio que es el escenario de vida e identidad cultural de estas comunidades es visto como elemento de crecimiento económico y dominación de los sectores económicos. Respecto a lo anterior y la

prohibición de la CVC, hay que tener presente dos elementos que en medio del desarrollo del megaproyecto vial no se plantea o los habitantes no conocen; uno que no se le ofrece una actividad alternativa que pueda ayudar a la satisfacción de las necesidades domésticas ya que estos son territorios que han sido y son olvidados por El Estado para el desarrollo social pero no para el económico y el segundo elemento es que el desarrollo de megaproyectos como el de la doble calzada y las dinámicas de algunas instituciones estatales es una estrategia para dominarlos y tener el control y acceso de las riquezas naturales de estos territorios étnicos. En ese orden de ideas estamos de acuerdo con Góngora & Campo (2014) que dicen que.

Los pueblos indígenas se encuentran inmersos en un modelo de desarrollo económico que tiene especial interés por los territorios étnicos y, sobre todo, por sus riquezas naturales que son concebidas como fuente de explotación para la acumulación del capital. Esta concepción capitalista es la que pone en riesgo la autonomía e integridad cultural de estos pueblos indígenas. Los megaproyectos de infraestructuras son producto de este nuevo orden imperante que promueve el gobierno con su política de apertura económica (P. 95)

Este es un dilema en el cual no solo se encuentran los territorios indígenas, sino también los territorios colectivos afrocolombianos del Pacífico puntualmente en el distrito de Buenaventura, donde los territorios étnicos son fundamentales para el crecimiento económico de los sectores capitalistas nacionales e internacionales, esto por sus ubicaciones geoestratégicas y sus riquezas naturales que poseen. Esa es una problemática que el desarrollo económico ha venido generando desestabilidad organizativa y pobreza en los territorios colectivos, en ese punto estamos de acuerdo con Paz Zapata & Banguero González (2008)

El territorio y la territorialidad del país donde están asentados los diferentes grupos poblacionales desde tiempos remotos son escenarios permanentes de conflictos que evidencian las rivalidades sociales, políticas económicas y culturales de los seres humanos... El desplazamiento forzado, los cultivos ilícitos y los megaproyectos impulsados por el capital privado nacional e internacional, son los principales fuentes de los conflictos que ejercen presión sobre la tierra y la territorialidad de los grupos étnicos del país. (p. 82)

Además, con la materialización de megaproyectos como la doble calzada Buenaventura – Buga, que son parte de las políticas neoliberales de la apertura económica de la década del 90, para lograr un mayor crecimiento económico y el progreso social, eso ha venido

ocasionando en las comunidades tradicionales impactos ambientales en las relaciones con la naturaleza, en la flora, la fauna, y en algunas actividades económicas, así como a incidencia en la transformación de las relaciones comunitarias y los valores culturales de las comunidades de los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagau y Pacífico Cimarrón de Cisneros. Todo eso incidió de una u otra forma al debilitamiento de la autonomía territorial de estos dos consejos comunitarios.

IMPACTO EN ALGUNAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS.

Con el proceso de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, algunas de las actividades económicas de estos consejos comunitarios sufrieron abandono o cese en el desarrollo. Una de esas actividades fueron la **minería artesanal** y la **agricultura**, debido a que se dejaron de practicar con la intensidad y de la forma que las realizaban antes de la llegada del megaproyecto vial de la doble calzada.

LA AGRICULTURA.

Esta tuvo un impacto negativo porque ya pocas personas se dedicaban a esta actividad por la oferta de la vía que en ese momento era más rentable por los recursos que generaba en menos tiempo y muchas personas no estaban acostumbradas a tener tanto dinero cada 14 o 15 días que optaban por trabajar en la construcción de la carretera. Esto en su momento hizo que los precios en los productos agrícolas subieran, de igual forma el comercio de los productos agrícolas hacia la zona urbana se vio afectado por los trancones que se hacían constantemente. El impacto del proceso de la construcción de la doble calzada en la agricultura en algunas comunidades fue que *“en las partes bajas se acabó, se quedaron los cultivos de las personas donde no afecto el proyecto”* (José Murillo Coordinador del CC-AMDA, 2018) Pero estos cultivos que quedaron en su momento muchos estuvieron olvidados porque no se encontraban suficientes personas para emplearse en esa actividad y en ocasiones

Ya la persona no iba a poner cuidado al cultivo, sino que estaba en su trabajo... cuando se terminara el trabajo en la doble calzada de volver a resembrar de nuevo porque lo que habían sembrado la maleza ya lo había acabado. (Enrique, 2018)

La construcción de la doble calzada en parte a cabo con muchos de los cultivos agrícolas que se encontraban en las partes bajas para darle paso al desarrollo de las obras y los

cultivos que no fueron intervenidos se afectaron porque algunos ya no le ponían mucho cuidado. Pero hoy en día el mayor impacto de la construcción de la doble calzada en la agricultura, es la transformación en el interés para seguirla desarrollando, ya que para el señor Jusley Benítez *“los jóvenes quieren dejar las fincas y venirse a las zonas urbanizadas para ejercer otras actividades”* (2018) Ese cambio de mentalidad en parte es por la cantidad de recursos económicos que circulo en el proceso de la construcción de la doble calzada. A pesar *“que está pasando el bum de la doble calzada está volviendo a la normalidad hacer sus trabajos cotidianos que hacía para... vivir mejor”* (Jorge Abrahán, 2018), pero ya no se encuentra ese mismo interés en muchos habitantes para realizar ciertas actividades porque consideran que ya no es tan rentables por los diferentes impactos ocasionados, como la pesca artesanal, que:

Hubo siempre modificación del cauce del río con la explotación de material muchas gamas o lugares donde los peces estaban fueron desalojados y también las modificaciones de las causas todas esas cositas afectaron de una u otra manera he la forma de vida cambio de las personas (José Murillo 2018)

MINERÍA ARTESANAL.

Es importante decir que en el consejo comunitario de Pacifico Cimarrón de Cisneros la minería artesanal poco se ha realizado, esta ha sido más activa en el consejo comunitario de Alto y Medio Dagua, en las comunidades de Zaragoza, el 40 y Bendiciones. Según el señor Jorge Abrahán

La actividad minera... antes de la construcción de la vía la gente se iba a lavar oro a las quebradas con batea eso no produce ninguna alteración en el orden al medio ambiente, segundo otros iban a la orilla del río donde desemboca la quebrada asacar el oro eso no afecta porque la dinámica del río esta relleno (Jorge Abrahán. 2018)

Pero una vez que dentro el proceso de la doble calzada esta actividad, según el señor José Murillo *“se vio afectada porque las personas hacían ese ejercicio en la parte baja... y ya con la construcción por eso se acabó sí, porque esos lugares fueron intervenidos por el proyecto”* (José Murillo coordinador del CC-AMDA, 2018). Eso por un lado obligaba a buscar otros lugares para continuar con esta práctica y por el otro que muchos se emplearan en su mayoría en el desarrollo del proyecto hasta el bum del oro de Zaragoza que introduce nuevas actividades minera. Con eso se puede interpretar que la idea de modernidad, progreso y desarrollo económico de las políticas neoliberales a través de megaproyecto

como el de la doble calzada ocasiona impactos socio-ambientales directo e indirectos en las comunidades étnicas y eso está generando de acuerdo a Leff (2000)

La degradación ambiental y la destrucción de sus recursos, causados por el proceso de crecimiento y globalización económica y enmascaradas hoy en día por el propósito de un “desarrollo sostenible”, han estado asociadas a la desintegración de valores culturales, identidades y prácticas productivas de las “sociedades tradicionales” (p. 2)

A pesar de los estudios ambientales que realizan para la ejecución de megaproyectos como el de la doble calzada se hace difícil evitar ciertos impactos en las comunidades por el interés económico del capital privado que sutilmente se impone sobre el de los territorios colectivos, y eso está develando que la dinámica del progreso a través de la modernidad del desarrollo económico con megaproyecto como la doble calzada Buenaventura – Buga ocasiona una transformación en los valores culturales, las relaciones comunitarias, las prácticas productivas y se debilita la autonomía territorial.

El impacto que cedido en la minería artesanal durante la construcción de la doble calzada se puede decir que fue por dos factores. Uno, por la intervención en algunos lugares donde se realizaba esa actividad como menciona el señor Murillo, dos por rentabilidad de trabajar en la vía y un tercer factor que tiene relación con el proceso constructivo es el bum del oro de la comunidad de Zaragoza que ya se ha mencionado, esta dinámica traería personas de todas partes de Colombia y de otros países donde se introduce nuevas actividades mineras. Todo eso aportó al abandono y la transformación de la forma en que se realizaba la minería artesanal antes de la doble calzada.

La construcción de la doble calzada ayudó a la entrada de la minería mecanizada o a cielo abierto porque el descubrimiento masivo del oro fue por el material que dejó una retroexcavadora que estaba al servicio del proyecto vial, de acuerdo a lo que afirmó un habitante según Parra (2014, p.10). Para el señor José Murillo la construcción de la doble calzada

...aceleró un poco porque el descubrimiento de eso fue arriaz de la extracción de materiales de una u otra manera era un lugar donde se extraía material sí, pero arriaz de la demanda de los materiales hizo que de pronto se acelerara el proceso de descubrimiento de ese metal. (José Murillo coordinador del CC-AMDA, 2018)

El lugar en la comunidad de Zaragoza donde se descubre el oro era donde antes de la construcción de la doble calzada había una empresa que extraía material del río, pero no se había descubierto el metal o no lo pusieron en conocimiento de la comunidad. Ahora bien, la intensificación de explotación de material de arrastre del río que era para la construcción de la doble calzada como menciona el señor Murillo, obviamente era para la construcción de las obras, pero la demanda masiva de extracción de material del río durante el día y hasta ciertas horas de la noche también pudo haber sido porque se había descubierto y no lo quisieron poner al conocimiento de la comunidad. Esos son algunos interrogantes que no se conocerán en este documento, lo cierto es que según habitantes de la comunidad de Zaragoza el boom de la minería surgió con una retro excavadora del consorcio que estaba extrayendo material para la construcción de la doble calzada y eso provocó, no solo un impacto en la minería artesanal porque ya no era rentable, debido a la cantidad de oro que extraían en una semana en comparación con lo que se extraían en horas debido a las 200, retro excavadoras que llegaron al territorio por el boom del oro Parra (2014, p.10)

Esa dinámica generaría un gran impacto ambiental en lo que fue la fauna, hoy muchos pescadores comentan que en ocasiones los pescados que extraían le encontraron residuos de mercurio; así mismo no se puede olvidar la violencia, prostitución que se presentó, todo esto está relacionado con el desarrollo del proyecto vial. Es importante mencionar que hoy a pesar del impacto de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, las actividades económicas, según algunos entrevistados en parte las cosas han ido volviendo a la normalidad. La agricultura por ejemplo a pesar del poco interés de algunos jóvenes se está realizando como antes, pero la minería artesanal hasta la fecha no ha vuelto hacer lo mismo debido que con la salida de las retro excavadoras que realizaban minería a cielo abierto se introdujo la alternativa de los cúbcos, que consiste en abrir unos huecos como de 10 metros de profundidad y luego expandirse por debajo de la tierra en busca del oro y esa actividad minera venido ocasionando problemas en comunidades del consejo comunitario de Alto y Medio Dagua porque se conectan de forma ilegal a la energía y eso hace que el cobro de las facturas de muchos usuarios que no tienen nada que ver con esa actividad sean excesivos, además esa dinámica de minería de los cúbcos está incitando a confrontaciones entre muchos habitantes nativos y foráneos que han llegado a realizar esta actividad apoyados por nativos en comunidades que no eran tan activas ni a la minería artesanal. Pero

ese apoyo para la realización de toda la dinámica de la minería a cielo abierto y de los cúbcicos que se está dando en parte es por el abandono estatal y la pobreza que existe en estos territorios.

Ya se ha venido evidenciando algunos impactos en la dinámica ambiental de los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros, en cuanto a las relaciones con el medio ambiente y las actividades económicas que se realizaban antes de la entrada del proyecto vial. Con esto se puede dar cuenta, que cuando se habla de impacto ambiental ocasionado en comunidades afrocolombianas por megaproyectos viales como la construcción de la doble calzada, no se refiere únicamente a la deforestación y la contaminación de las fuentes hídricas, también hace referencia al cambio de las relaciones de conservación, buen uso y manejo que los habitantes hacen de los recursos de la naturaleza, así como la introducción de nuevas actividades que en ocasiones inciden en el significado que las comunidades le han dado al medio ambiente. Es por eso que hoy muchos de los impactos socio-ambientales ocasionados en las comunidades tradicionales son por la racionalidad de la modernización del mercado en función del progreso y la materialización de los megaproyectos de desarrollo económico para superar la pobreza lo que provoca es un conflicto socio-ambiental. Para Quintana (2004) *“En los conflictos socio ambientales están en juego más que las oportunidades de crecimiento económico, la suerte del medio ambiente local, la calidad de vida de la población y la continuidad de las economías territoriales y sistemas de vida tradicional”* (p.8), y además están en juego la vida de otras especies que existen en los territorios donde se ejecutan los megaproyectos económicos.

Ahora es importante mirar el impacto ambiental ocasionado por el proceso de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, en la flora y la fauna, elementos que tienen gran significado para las comunidades negras de este territorio, ya que es donde muchos habitantes extraen unos recursos para la subsistencia y curación de algunas enfermedades, esas son actividades que realizaron los ancestros y hoy son parte de todo un legado cultural de estos consejos comunitarios.

LA FLORA Y LA FAUNA.

En conocimiento de algunos habitantes de los dos consejos comunitarios con los cuales se estableció un dialogo, estos reconocieron y manifestaron que la flora y la fauna se vio

afectada con el proceso de la construcción de la doble calzada por las intervenciones. En de los habitantes

Se vio afectada porque acá he la florara pues se vio afectada porque hubo la necesidad de talar cierto para ampliar la vía y la fauna porque ellos estaban enseñados pasar de un lado a otro una vía prácticamente pero ahora ya son dos vías y en segundo lugar se vieron obligados... en su lugar donde ellos a lo mejor mantenían frente a la tala que se tuvo que hacer para poder ampliar (José Murillo coordinador del CC-AMDA, 2018)

Aguas arriba de nuestro territorio si hubo intervención por parte de los consorcios y de cierta forma se afecta la misma flora y la fauna de nuestras micro cuencas muchos los sedimentos con las construcciones de los túneles muchos las aguas residuales que se manejan el uso de muchas sustancias las dinamitas que se utilizaban para taladrar las rocas (Jusley Benítez, 2018)

Se afectó altísimo, la fauna por ejemplo se dispersó hartísimo por la contaminación y, la flora también se afectó demasiado por la tala. Eso es lo que llamamos impactos ambientales. (Doña Tocaya & Doña Cristina, 2018)

Las afectaciones ambientales, no la viven únicamente los habitantes, sino también las diferentes especies que se encuentran en la flora y la fauna por las transformaciones de los espacios que obligan al desplazamiento de los peces y animales a otros lugares donde les puede costar su adaptación. Esto también se puede entender como elementos que aportan al desarraigó y desplazamiento de los habitantes a otros lugares como las zonas urbanas, pero para las especies que se encuentran en la flora y la fauna se entiende como masacre ambiental, término que lo entenderemos más adelante en vos de una habitante de la comunidad de la Delfina. Las transformaciones que las diferentes especies de la flora y la fauna enfrentaron con el desarrollo del megaproyecto vial de la doble calzada, las vamos air mirando de acuerdo a las percepciones que los habitantes tienen de ambos campos. Ahora veamos algunos elementos de la flora y la fauna que se veían antes y si se mantienen hoy a pesar del impacto que ya mencionaron sus habitantes que sufrieron estos dos escenarios de la naturaleza.

LA FLORA.

Antes de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, muchas de las casas se encontraban cerca de la carretera, igual algunas plantas medicinales estaban de fácil

acceso de la comunidad y muchas familias las tenían en los patios de las casas, con el proyecto vial que obligo a algunas personas desplazarse a otros lugares debido que esos espacios eran requeridos para el desarrollo de la construcción de la doble calzada y las plantas medicinales que se encontraban en esos lugares tendieron a dejarse de cultivar porque donde se desplazaron algunas de esas personas no tenían donde sembrarlas. Algunas de las plantas medicinales que se encontraba cerca de muchas de las casas de las comunidades de los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros eran: **El pipi-longo, Hoja de la Virgen, La suelda con suelda, Anamú, Mejorana, Pronto alivio, Yerba de chivo o barbe chivo, Yerba de Sapo** (Jorge Abraham & Jusley Benítez. 2018)

Una vez inicia el desarrollo de las obras de la construcción de la doble calzada se empieza hacer afectadas estas plantas medicinales que recordamos estaban cerca del alcance de muchos habitantes. Respecto a lo anterior algunos entrevistados expresan que:

...uno iba acoger una planta antes... porque yo cogí plantas, yerba de la virgen, lo cogía y lo podía utilizar hubo un tiempo cuando se empezó a trabajar en la doble calzada en la parte de allá de los esquiveles... y no lo pude utilizar porque el polvo y la grasa que tenía pegada no se podía utilizar, usted por donde pasaba las casas el polvo la fachada de las casas era impresionante el polvo arruinado de los árboles y de las casas. (Sonia. 2018)

Se vieron afectadas de forma yo diría cuando se interviene se interviene todo y se ve afectado no las plántulas yo diría las personas que se benefician de las plántulas sí, porque ya yo tenía por ejemplo, yo aquí estoy mirando esta planta que le dicen yerba chivo si me entiende yerba chivo yo necesito esa plántula no más bajo y la cojo aquí cerquita allí listo pero al ser radicado de acá por el desarrollo de la obra ya si yo la necesito tengo que desplazarme hasta otro lugar a conseguirla y eso me demanda tiempo y dinero prácticamente para conseguirla me veo afectado. (José Murillo. 2018)

Ya en páginas anteriores de este capítulo hemos visto como la dinámica de la modernidad y las políticas neoliberales a través de los megaproyectos de desarrollo económico como este transforman las dinámicas ambientales y culturales de las comunidades tradicionales. Hoy después del proceso vial para algunos habitantes les requiere de más tiempo y dinero para a ceder a algunas de las plantas medicinales y muchas de esas plantas hoy son difíciles de encontrar en los lugares que fueron intervenidos, al igual que muchas de las personas que las cultivaban, *“hoy no se ven... las*

plantas medicinales que se utilizaban para curar algunas enfermedades superficiales como refrió dolor de cabeza estómago y otro poco de cosas que la tradición de la medicina natural...” (Jorge Abrahán. 2018) Esos conocimientos se fueron perdiendo, un poco por los desplazamientos que generó la adquisición de muchos predios que se requerían para la construcción de la doble calzada, y al desplazarse muchas de estas personas a las zonas urbanas donde en algunos casos se va perdiendo el interés por continuar cultivando esas plantas medicinales, porque a veces no tienen el espacio donde sembrarlas; todo eso va afectando la continuidad de su uso, debido a que las personas que le daban ese uso continuo ya no están, y algunos de los que están en las comunidades tienen poco interés y conocimiento de algunas de ellas. Para lo antes mencionado tiene sentido lo que manifiesta el señor, Jusley Benítez

Todo se va perdiendo porque el que está habituado a cultivarlos es el nativo de acá y el nuevo que va llegando poco le importa eso lo considera como un monte y en los tramos que se construyeron relativamente era donde estaban la mayor cantidad de esas plantas medicinales. (Jusley Benítez. 2018)

En ese sentido, como estas plantas medicinales han tenido y continúan siendo significativas para curar muchas enfermedades que se presentan en estas comunidades que tienen dificultades para hacer y tener una buena atención al sistema de salud gubernamental, lo normativo es que para procesos de construcción de megaproyectos económicos como la doble calzada que intervino de forma directa e indirecta estos territorios colectivos se haga un estudio de Impacto Ambiental para la licencia del proyecto, y un Plan de Gestión Ambiental para *“incorporar las actividades propias desde la preconstrucción, construcción y operación, especialmente en lo que atañe a la ejecución y seguimiento a cada uno de los elementos que conforman los componentes abiótico, biótico para establecer si han presentado cambios”* (Castaño, 2000, p.63) Esto con el objetivo de proteger y ocasionarle un menor impacto a la naturaleza y junto con las comunidades crear estrategias que puedan proteger y fortalecer la flora y la fauna donde se encuentran las plantas medicinales. En voz de algunos líderes estas son las estrategias que realizaron para la protección de las plantas medicinales que sufrieron afectaciones con la construcción de la doble calzada.

Las plantas medicinales pues se trató con las familias nativas o tienen predios cercanos a la vía o si tuviera un poco retirado, dentro de las parcelas se lograron establecer con ellas para los cultivos de pan

coger pues tratar de implementar una zona específica para cultivar nuevamente esas plantas medicinales. (Jusley Benítez. 2018)

Se consiguió un apoyo para establecer las azoteas o parcelas tradicionales, pero entonces ya es un proceso porque una cosa es tener ya plantado en uso y otra cosa es comenzar a plantar de nuevo entonces ahí está el proceso de una u otra manera hay un perjuicio. (José Murillo. 2018)

Los pocos resultados obtenidos en las estrategias planteadas para proteger estas plantas medicinales, quizás no dieron buen resultado porque estas estrategias de protección y fortalecimiento de una alternativa al sistema de salud colombiano, que es un negocio no serían viable para el sistema que busca de una u otra manera desaparecer esas alternativas de medicina tradicional, por otro lado el poco avance en esas estrategias de protección se entiende que fue por el poco interés de los habitantes involucrados en el proceso y además por el nivel de organización en que se encontraban las comunidades para afrontar un proceso como el de la construcción de la doble calzada, donde los intereses personales superaron los colectivos, debido a que algunos vieron la posibilidad y consiguieron sus beneficios personales, y algunos colectivos como la estrategias de protección de las plantas medicinales quedaron rezagados.

La invitación es a fortalecer ese legado cultural y conocimientos que se tienen en las plantas medicinales que se encuentran en la flora. También es necesario que se haga ese dialogo en el saber y conocimiento de la tradición cultural en las plantas medicinales porque los jóvenes están perdiendo ese interés por aprender esos conocimientos y con procesos como la construcción de la doble calzada que presento tantas dinámicas donde se fragmentaron los tejidos culturales y organizativos es necesario que se fortalezcan y estén preparados para afrontar procesos como la construcción de la doble calzada.

LA FAUNA.

En el dialogo que se estableció con los entrevistados de los de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros, manifestaron que antes de los derrames de combustibles de Ecopetrol y la construcción de la doble calzada en la fauna había un equilibrio, tienen presente que Ecopetrol ha sido uno de los principal causante de las afectaciones en la fauna con los diferentes derrames de combustibles, además son conscientes que con la construcción de la doble calzada, se ha derramado muchos residuos o líquidos

contaminantes a las afluentes que luego caen al río, según lo percibido por algunos habitantes de estos consejos comunitarios en ocasiones estas afectaciones eran inconscientemente y otras eran conscientes. También tiene presente las diferentes intervenciones que se hacían en el río desviando el cauce para las construcciones de las zapatas de los viaductos y la constante extracción de material de arrastre. Con esa dinámica fácilmente la fauna sufriría daños y muchos peces se desplazarían a otros lugares fuera del territorio, es claro que ese proceso pudo acelerar la incidencia en la disminución de muchos peces que antes del proyecto de la construcción de la doble calzada se veían, ya que de acuerdo a los entrevistados los derrames de combustible venían incidiendo en la fauna en la disminución de algunos peces.

Pero, por otro lado, los entrevistados se olvidan que muchos habitantes de las comunidades de estos consejos comunitarios arrojaban los residuos sólidos al río y eso también a porta a las afectaciones en la fauna, es una responsabilidad que no pueden negar.

PECES QUE SE VEÍAN ANTES DE LA DOBLE CALZADA.

En el dialogo que se estableció con algunos habitantes de las comunidades de los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros que se dedican a la pesca artesanal, manifestaron que antes de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, en el río Dagua se veían peces como: **El Guacuco, El Sábalo, El Camarón, El Barbudo en algunos sectores, El Nayo, El Rabiseco, La Sabaleta, La Mojarra, La Cucholapa** entre otros. Después del proceso de la construcción de la doble calzada, según los habitantes la mayoría de esos peces se ven, pero no como antes, *“ha diezmado, ha diezmado estos animales han emigrado hacia las afluentes que están lejos del proceso de doble calzada...y a las otras afluentes que hay dentro y fuera del territorio”* (Jorge Abrahán. 2018)

Para los habitantes esa disminución tiene que ver, uno por Ecopetrol con los derrames de combustibles, dos con las intervenciones en el río por parte del Invias porque *“de una u otra forma con los derrumbes con el aporte de material sobrante con las aguas residuales de sus perforaciones pues ha incidido de una forma en que las especies vayan disminuyendo”* (Jusley Benítez. 2018). A pesar que no hay un estudio científico que demuestre lo manifestado por los habitantes, es claro que los derrames de combustibles

afectan la fauna y los nativos son conscientes porque manifiestan que en ocasiones los peces tienen sabor a ACPM. Según el señor Enrique

Los que sean afectados que sean extinguido es el Bocón, porque si había bocón y el camarón, pero el camarón guagua, es que uno les dice a las personas el camarón guagua y la persona cree que es muchilla, muchilla es uno y el guagua es otro, el guagua era un camarón más grande que el muchilla y tenía unas rallas negras con blancas y eso ya no lo hay, por lo menos ese camina para atrás... (Enrique. 2018)

Los habitantes mencionan que se tomaron precauciones para evitar mayores afectaciones en la fauna y proteger algunas especies que disminuyeron; con alternativas de criar algunas especies nativas en cautiverio para luego repoblar en los lugares que disminuyeron, pero eso de acuerdo a los habitantes no tuvo éxito porque *“el camarón muchilla en cautiverio si es complicado”* (Jusley Benítez. 2018) Es claro que las estrategias que se tomaron durante la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, en estos consejos comunitarios para proteger la fauna no tuvo éxito por lo que mencionan muchos habitantes la *“falta de interés y compromiso”* al no estar preparados para afrontar un proceso como el de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga. Hoy los consejos vienen trabajando con la CVC Y la BMA para tratar el tema de los residuos sólidos, las fuentes hídricas y los animales silvestres, pero no se tiene conocimiento sobre los líquidos químicos de los lavaderos de carros, porque para Doña Tocaya Moreno:

...también lo que ha terminado con lo del pescado, lo de los lavaderos de carros, mucho químico por ejemplo las personas que lavan sus carros de pronto no tienen en cuenta que todo esos líquido van al río y eso afecta los peces y se tiran esas contaminaciones al río y luego sacan los peces nosotros no los consumimos eso también ha hecho que los peces del río hallan mermado, se mueran o se enfermen. (Doña Tocaya Moreno. 2018)

Las lógicas del desarrollo económico, el progreso, la modernización y la ejecución de megaproyectos como la doble calzada alteran un conjunto de dinámicas de vida propias de las comunidades étnicas al igual que en las especies de la flora y la fauna ocasionando transformaciones en lo cultural, económico, social, y ambiental (Leff, 2004) Es evidente que la perspectiva capitalista que se ha venido materializando a través de las políticas neoliberales de la apertura económica que se da en Colombia en la década de 1990, choca con las visiones de las comunidades étnicas que entienden la naturaleza como fuente de vida donde la forma de desarrollo es distinta al del capitalismo que ve los territorios como

forma de crecimiento económico. Para las comunidades el territorio lo han entendido más allá de lo económico porque es donde han construido una historia, una identidad cultural, una cosmovisión del mundo, de acuerdo a la relación que han establecido con el medio ambiente y con todo lo que les ofrece la flora y la fauna (Paz Zapata & Banguero González, 2008)

Con todo el proceso de la construcción de la doble calzada, en estos territorios colectivos se transforma un conjunto de relaciones sociales, económicas, culturales, ambientales de estos habitantes, de igual forma fueron afectadas diferentes especies de animales, es por ello que el señor Abrahán dice; que para el consejo comunitario Pacífico Cimarrón de Cisneros

...en el acuerdo que se hizo en la primera etapa de la consulta previa se acordó y se aprobó hacer un proyecto de cría de guagua en cautiverio para luego repoblar las zonas porque aquí la gente vive de los animales de monte para buscar la comida y eso lo malograron. (Jorge Abrahán. 2018)

Este era un proyecto que en cierta medida pudo ser positivo si se fuera llevado a cabo, pensando no solo pensando en los habitantes que han realizado la actividad de la caza para complementar la alimentación de sus hogares, sino también en la continuidad de esa especie que como otras que cada día se ven menos en estos territorios y otras especies que no había la necesidad de introducirse tanto en el monte con el desarrollo de la construcción de la doble calzada muchos se desplazaron a otros lugares porque

El ruido, la ocupación de la vía con tanta maquinaria desplazo los animalitos se fueron más hacia dentro del bosque inclusive que hicieron un trabajo ambiental en algunas partes de repoblar en algunas partes especies que se fueron o algunas especies que estaban en decadencias, pero eso afecto porque el exceso de ruido y el exceso de sonido afecta los sentidos de los animales y del hombre (Jorge Abrahán. 2018)

Son valoraciones que ciertamente tienen consecuencias para los humanos que son seres racionales, imaginémoslo lo que puede provocar en estos animales que fueron desplazados de sus hábitats y tienen que adaptarse en otros contextos. Los Diagnósticos Ambientales de Alternativas *“Para los proyectos de infraestructura vial, evalúa y compara diferentes opciones de corredores dentro de los cuales es posible trazar líneas de ruta con las especificaciones requeridas, racionalizando la intervención de los ecosistemas minimizar*

riesgos e impactos negativos” (Castaño. 2000, p. 61) De igual forma los estudios de impactos ambientales y el Plan de Manejo Ambiental, se realizan para reducir las afectaciones mencionadas por el señor Abrahán y los otros entrevistados pero estos tienen buenos resultados dependiendo la voluntad de los interesados en el desarrollo del proyecto y del seguimiento de las instituciones Estatales correspondientes con el tema, así como el compromiso, voluntad y responsabilidad de las comunidades para exigir que estos se cumplan y reducir los impactos.

Con el proceso de la construcción de la doble calzada, se puede evidenciar como los propósitos de unos pocos, desequilibran unas dinámicas comunitarias y las relaciones de los habitantes con su contexto, así como la vida animal y vegetal de la flora y la fauna, es por ello que los habitantes de las comunidades se deben comprometer y estar inmersos en los estudios de los impactos ambientales con capacidad para tomar decisiones sobre intervenciones que pueden tener consecuencias en la dinámica comunitaria, ya que muchos saben que el medio ambiente territorial, es un escenario de vida, donde interactúan, congenian y hay una relación de reciprocidad entre muchas especies, como la humana, la vegetal, la animal etcétera. En ese orden de acuerdo a Hernández (2011)

Las valoraciones de los impactos ambientales, no deben quedarse con el sólo referente del conocimiento y la idoneidad matemática de los expertos en la utilización de las metodologías y las matrices, esta valoración debe hacer evidente que contiene los elementos de percepción del individuo involucrado; el cual desde su experiencia, sabe si algo le afecta en bajo, medio o mayor grado, sus posibilidades, categorías que fácilmente se pueden convertir a datos cuantificables desde las matemáticas previo ejercicio participativo y estableciendo acuerdos. (p. 132)

Para los entrevistados de los consejos comunitario de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros, de acuerdo a lo percibido en el proceso constructivo de la doble calzada Buenaventura – Buga en sus territorios las valoraciones de los impactos ambientales en ocasiones se impusieron la mirada de los profesionales de las instituciones gubernamentales, desconociendo lo que dice el señor Pedro Isabel Riascos que *“las comunidades son las que tienen las ideas de qué ventajas y desventajas tiene la realización, en su territorio, de cualquier proyecto pero hay momentos en que no se tienen en cuenta”* (Hernández, 2011, p.133) La afirmación del señor Pedro Isabel es discutible porque en ocasiones y para este caso que las comunidades no estaban preparadas ni organizadas con objetivos en común es difícil que tengan las ideas tan claras de las ventajas y desventajas de

la realización de un megaproyecto como la construcción de la doble calzada. Con esto no se quiere desconocer la importancia y el conocimiento que las comunidades tienen de su territorio, pero los impactos ambientales percibidos después del proyecto vial, en parte fue por la falta de compromiso de las comunidades para exigir y llevar a cabo el Plan de Manejo Ambiental para reducir ciertos impactos ya mencionados.

Por el otro lado en ocasiones las instituciones interesadas en que se desarrollen este tipo de megaproyectos económicos, por conveniencia no disponen el tiempo necesario para involucrar a las comunidades y realizan sus estudios solo con presencia de los líderes que en ocasiones son condicionados y no tienen voz para decidir en aspectos que serán consecuencias para las comunidades, como las que hoy después del desarrollo del megaproyecto de la construcción doble calzada Buenaventura – Buga los habitantes entrevistados han percibido en sus territorios con relación al medio ambiente. En ese sentido hay que reconocer que se presentó una violación de unos derechos colectivos de estos consejos comunitarios, en cuanto a una parte de su autonomía para favorecer el desarrollo de la construcción de la doble calzada que beneficiará el crecimiento económico de unos pocos sectores. En cierta medida lo que algunos habitantes expresan, es que los estudios ambientales realizados por las instituciones gubernamentales tuvieron falencias, que se convierten en estrategias para colonizar los territorios étnicos y sus habitantes. De acuerdo a Góngora y Campo

Las mediaciones que realiza el gobierno colombiano a favor del desarrollo en los territorios de comunidades indígenas, son una forma rápida de colonizar estos territorios, destruir los ecosistemas y de alguna manera, incidir a que los miembros de dichas comunidades dejen sus valores culturales, sociales y económicos tradicionales; esto conlleva a que finalmente los nativos terminen alejándose de la sustentabilidad y de su cosmovisión indígena (2014, p. 95)

Eso es precisamente lo que los habitantes han manifestado, los daños ocasionados por la construcción de la doble calzada, en el medio ambiente, en la flora y la fauna, en las relaciones con la naturaleza y el impacto en algunas actividades económicas. Esas son falencias y estrategias de los gobiernos colombianos a favor del desarrollo económico de las políticas neoliberales que se están presentando en los territorios étnicos de las comunidades afrocolombianas e indígenas, en este caso en el corregimiento número 19, zona rural de Buenaventura, en los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua, Pacífico Cimarrón de Cisneros, los cuales fueron intervenidos por el desarrollo del

megaproyecto vial de la doble calzada Buenaventura – Buga, interrumpiendo sus dinámicas comunitarias y ambientales.

La idea de progreso, modernización y el desarrollo de megaproyectos viales como la doble calzada transforma las dinámicas territoriales, culturales y socio-ambientales de las comunidades tradicionales e introduce actividades diferentes que impactan la fauna y la flora, es por ello que este capítulo se puede cerrar con el análisis de la señora Cristina que dice que

...antes de la doble calzada los territorios pues aún se conservaban aún muy natural porque a pesar que en otra época hicieron carretera y eso, ya la naturaleza la flora, la fauna las fuentes hídricas... tenía como se dice, su estabilidad. Ya con la construcción por donde no había carretera se hizo carretera, donde había población como se dice social y la comunidad desapareció para pasar la carretera. Entonces yo digo que antes que se construyera lo de la carretera había estabilidad, se conservaban la fauna, se conservaban las especies, estaban como se dice en su habita... es lo mismo que la flora, gran cantidad de especies de árboles frutales y maderables se fueron a piso porque eso ya tenían que ocupar esos espacios y lo mismo como las fuentes hídricas, hoy en día ya mermaron la cantidad de agua porque ya la pusieron a pasar por otra parte que no era su cauce. Bueno en fin cualesquiera cantidades... y para uno como persona trajo mucha inestabilidad... porque ya uno no vivía como antes, la desestabilización porque ya el territorio cambio totalmente, por donde no había puente hay puente... los territorios cambiaron tanto, que hoy en día en la carretera no hay un arbolito para usted meterse de bajo, todo quedo con sus cosas de talud, con sus cosas modernas... Para nosotros hoy tenemos que meternos forzadamente por un puente que leda duro para uno echarse un bulto... a veces uno ve los animalitos de la flora estor tillados por ahí eso, una cantidad de cosa. (Doña Cristina. 2018)

CAPÍTULO IV

El Proceso de la Consulta Previa en el Marco de la Construcción de la Doble Calzada Buenaventura - Buga

La construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga en los territorios colectivos de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros, ha sido como un juego de azar o como un partido de fútbol, donde el equipo que tenga los mejores jugadores es el que gana el juego. En el caso de estos consejos comunitarios contaron con leyes, convenios y decretos que respaldaron los derechos culturales y el territorio en el proceso de construcción de la doble calzada, en ese sentido hay que reconocer que, si esas leyes, convenio y decretos no hubieran estado presente en la dinámica de estos consejos comunitarios, los impactos socio-ambientales hubieran sido mayores, según lo expresado por los entrevistados.

En medio del juego de intereses que se dió en el desarrollo de la construcción de la doble calzada se puede decir que hubo mayor beneficio de un lado que del otro. Ahora miremos desde las voces de algunos habitantes de estos consejos comunitarios, elementos como **la participación comunitaria, derechos culturales, la interculturalidad, la buena fe**, que deben ser fundamentales en megaproyectos viales como el de la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga que intervino de forma directa e indirecta las comunidades de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros.

PARTICIPACIÓN COMUNICARÍA.

La participación comunitaria en procesos de consulta previa debe ser activa, en sus habitantes, no es únicamente asistir al espacio donde se discutirán los impactos de los proyectos, sino activa a la hora de tomar decisiones que ayuden a proteger los derechos culturales y las vidas que existen en el territorio. Esto en parte es porque para muchos habitantes el territorio y la territorialidad es lo que les permiten construir una identidad cultural y aportar a un proyecto comunitario que de una u otra manera les permite tener alternativas al capitalismo, la modernización, la globalización y los megaproyectos económicos como la doble calzada Buenaventura – Buga. Para Giménez (1999)

Los territorios se transforman y evolucionan incesantemente en razón de la mundialización geopolítica y geo-económica. Pero esto no significa su extinción. Los territorios siguen siendo actores económicos y políticos importantes y siguen funcionando como espacios estratégicos, como soportes privilegiados de actividades simbólicas y como lugares de inscripción de las “excepciones culturales” pese a la presión homologante de la globalización (p. 27)

De acuerdo a lo anterior es por ello que en un proceso de consulta previa para megaproyectos viales que intervienen territorios étnicos e inciden en las dinámicas culturales, económicas, sociales y ambientales la participación comunitaria debe ser activa para mantener la autonomía territorial y siga siendo forma de alternativa al desarrollo económico de occidente. Respecto a esa participación en los procesos de consulta previa de megaproyecto como la doble calzada Buenaventura -Bugá que intervino los territorios colectivos de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros de forma directa e indirecta, si las comunidades no están preparadas y organizadas para afrontar ese proceso, fácilmente se puede presentar dos tipos de participación; donde muchos habitantes acuden al llamado a los espacios de discusión, expresan el por qué están de acuerdo o no con las decisiones que se tomaran y eso es por los diferentes impactos que X proyecto ocasionaría en su territorio, y en aporte a eso proponen alternativas para que las cosas se den sin que ambas partes puedan perder. Pero eso es cuando las comunidades están preparadas para la consulta previa y tienen presente lo antes mencionado en la cita, desde ese punto de vista se puede decir que la participación es activa.

la segunda participación es cuando se acude al llamado, asistiendo a las reuniones pero simplemente para escuchar, en algunos casos porque no se le deja participar o el lenguaje utilizado para explicar los temas no es claro y como no están organizados para ese proceso como comunidad, muchos habitantes terminan aceptando las decisiones que no son favorables para el territorio, y ese tipo de participación en consulta previa es el que no le es favorable a los consejos comunitarios en procesos como el de la construcción de la doble calzada. Respecto a lo organizativo hay que reconocer que en los 25 años de la Ley 70 estas comunidades lograron el reconocimiento del derecho colectivo territorial, desde el marco jurídico estas comunidades lograron organizarse como consejos comunitarios, el cual les permitió ser consultadas. Pero internamente no estaban organizadas con objetivos comunes para afrontar el proceso de la consulta previa, teniendo presente que antes que iniciara la

consulta en el 2005, estas comunidades hacia menos de tres años, habían vivido un periodo de conflicto armado el cual ya se ha mencionado en el primer capítulo, donde se presentaron amenazas, masacres, desplazamientos, y eso fácilmente incide en las decisiones que se tomaban. Ahora conozcamos de las voces de los habitantes como fue la dinámica de participación en la consulta previa con el Invias. Según Jusley Benítez

En este sector invitamos a toda la comunidad y durante casi 8 años que duro entre consulta de los dos tramos he todos tuvieron al tanto de todo lo que se estaba haciendo y siempre se informaba antes de tomar una decisión (2018)

Los habitantes estaban al tanto de todo, pero muchos no asistían al espacio por los diferentes intereses y esto en parte se puede entender por qué de acuerdo al señor Jorge Abrahán

En algunos momentos ha sido activa y de acuerdo a la música hablando desde el punto de vista jocoso y quien la toque salen a bailar los asistentes, como tal la idiosincrasia de nuestro pueblo es y lo han acostumbrado que para poder ir a un espacio tiene que ir porque le van a dar regalado, hay que cambiar esa concepción hay que cambiar esa idiosincrasia porque al pueblo lo han tenido acostumbrado a darle y a engañarlo y le dan lo que le sobra (2018)

Eso para Pacifico Cimarrón de Cisneros se puede decir que la participación comunitaria no fue tan activa por los diferentes interese y la música que se tocaba, esto por no haber un interés colectivo, ya que muchos habitantes y líderes pensaban en sí mismo haciéndoles las cosas más fáciles para el Invias. Para el caso de Alto y Medio Dagua los habitantes dicen que:

...la participación no fue buena porque empezando por ahí porque si un ejemplo... entonces porque las cosas no fueron muy buenas de la consulta previa porque a usted vuelvo y le repito no se dan a conocer que la comunidad debata entonces no pasa nada porque entre 2, 3 personas resuelven entonces no y si alguien en las tres personas quiere soltarse a decir alguna cosa lo detienen no lo dejan no lo apoyan entonces si mira (Doña Marina, 2018)

Es claro que las comunidades internamente no se estaban preparadas para afrontar un recto como ese, donde la balanza debió estar equilibrada en cuanto a los intereses personales y colectivos para que los habitantes estén enterados de todos los temas y así puedan tomar decisiones que no vayan en contra de las dinámicas sociales, económicas, culturales, y ambientales. La participación comunitaria en consulta previa debe ser un

mecanismo para que los consejos comunitarios implicados puedan expresar su autonomía y discutir en igualdad de condiciones con los interesados en desarrollar cualquier proyecto que pueda poner en riesgo las dinámicas de los territorios colectivos, esto quiere decir de una u otra manera que las comunidades no están únicamente para escuchar, sino para proponer y *“Los gobiernos deberán asumir la responsabilidad de desarrollar, con la participación de los pueblos interesados, una acción coordinada y sistemática con miras a proteger los derechos de esos pueblos y garantizar el respeto de su integridad”* (Convenio 169, Artículo, 2.1, p.2). La señora Cristina, expresa que

...a nosotros nos invitaban a la consulta previa y el señor se paraba ahí el que iba habla y era bla, bla bla bla bla, señor vea ahora, bla bla bla refrigerio y cuando lo veía uno empacando sus cosas chao pescado, porque, porque acá vienen y le cogen la firmita a uno y ellos no necesitan si no la firma... (2018)

Con eso se puede interpretar que la responsabilidad de garantizar la participación de las comunidades por parte de los representantes del gobierno de turno no cumplieron funcionalmente como expresa el convenio 169 de la OIT, con respecto a la consulta previa y eso incidió para que la participación de muchos habitantes no fuera activa y como consecuencia de eso es la participación clientelar, donde muchos habitantes quedaron acostumbrados a que le tienen que dar el transporte y el refrigerio para asistir a las reuniones comunitarias donde se discutirán y se tomarán decisiones sobre temas de interés colectivo.

Es claro que algunos habitantes prácticamente asistían a las reuniones que se realizaban con el Invias porque le iban a dar el transporte y refrigerio y otros ni tan siquiera asistían porque estaban alejados de la influencia del proyecto y no tenían ningún interés, pero los que asistían realmente a las reuniones eran las personas que la construcción de la doble calzada pasaba por sus predios. Desde ese punto es evidente que la participación de los habitantes en ese proceso no fue activa para la búsqueda de beneficios en conjunto, pero si lo fue para la búsqueda de intereses personales como, la compra de sus predios y la compensación por los daños ocasionados en los árboles frutales entre otras cosas. Así es difícil que se obtengan resultados positivos en cuanto a lo colectivo. Según el señor Abrahán (2018) eso fue un poco, “por falta de conocimiento, de claridad conceptual de sus derechos y por falta de integración” eso no se puede negar en unas comunidades que

realmente no estaban preparadas para ese proceso de consulta previa que hasta el 2005 no se había realizado en los territorios colectivos mencionados.

La participación en el proceso de la consulta previa no es únicamente evaluada para la asamblea, sino también para la junta directiva a través de los líderes que son los que representan a los consejos comunitarios en procesos como este para la representatividad de las decisiones. En el caso de Pacífico Cimarrón de Cisneros la participación de los líderes de acuerdo al señor Jusley Benítez

Toda la junta del consejo se vinculó al proceso consultivo de consulta previa, no se hacían reuniones a puertas cerradas siempre estaba la junta del consejo, y algunos miembros de la comunidad siempre hacían sus buenos aportes (Jusley Benítez 2018)

Pero las personas que acudían masivamente a las reuniones eran los que iban hacer afectados directamente con el desarrollo del proyecto. Por el lado de Alto y Medio Dagua, según, el coordinador de la junta directiva manifiesta que

...fue una gran experiencia he aprendimos bastante y creo que nos fue bien, nos fue bien para ser primíparos en esto, nos fue bien porque había un grado de responsabilidad de parte de los líderes, esto hizo que las cosas no fueran como tan fáciles para el gobierno porque usted sabe que las políticas del gobierno es tratar de una u otra manera pasar por encima de las comunidades, así ellos dicen entre comillas pero si afortunadamente teníamos una visión clara, he el recorrido que hemos tenido y algunas poquitas cosas que hemos logrado leer y esto nos ayudó bastante (José Murillo, 2018)

A pesar de lo manifestado por algunos líderes, muchos habitantes creen que la representatividad de algunos líderes de ambos consejos comunitarios no fue positiva, ya que los intereses personales se vieron reflejados por encima de los colectivos. Según Jorge Abrahán (2018) ex representante y primer representante legal de Pacífico Cimarrón de Cisneros. *“Se perdió mucho el interés porque existe mucho el egocentrismo si me van a dar yo participo si me toca yo participo no porque hay una concepción clara de lo que es un liderazgo ejercer y reclamar sus derechos”* Esto no solo empañó la participación y la representatividad de los consejos comunitarios a través de sus líderes, sino que la comunidad en general para muchos de los habitantes.

En un proceso de consulta previa como el que desarrollaron los consejos comunitarios de Alto y Medio Daga y Pacífico Cimarrón de Cisneros uno de los compromisos es valorar

la participación de la comunidad y está en lo mínimo se debió ver reflejada a la hora de la contratación de la mano de obra para el desarrollo del proyecto. Según el señor Jorge Abrahán (2018)

En un inicio se valoró muy bien y había mucha expectativa a nivel del estado, los representantes de las organizaciones los representantes del Invias, los consorcios y las entidades que tienen que ver con el manejo acompañamiento de estas comunidades (Jorge Abrahán 2018)

Esas valoraciones estaban marcadas en la contratación masiva de la mano de obra de estos consejos comunitario, pero hay que tener presente para en el inicio de la ejecución del proyecto en los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros solo se contrataba mano de obra no calificada porque la mano de obra calificada como ingenieros, maestros de construcción, trabajadores sociales, entre otros el Invias y los consorcios lo traían. Hay que tener en cuenta que las comunidades no tenían para ese momento la mano de obra calificada que según se requerían y con esa perspectiva los habitantes de estos territorios eran tenidos en cuenta para el desarrollo del trabajo pesado repitiéndose situaciones históricas de discriminación étnica. Durante ese proceso en los dos consejos comunitarios se manejó un filtro para la contratación de la mano de obra que era según José Murillo

si acá se utilizaron unos filtros para lo que fue la contratación de la mano de obra no calificada y es se llega se pasa el listado del número de personal que se necesita a la Junta del Consejo, como coordinador general dependiendo el número de personal que se necesitaba yo solicitaba a cada una de las comunidades un porcentaje digamos un numero dependiendo la comunidad porque hay una comunidad más grande y otra más pequeña por decir algo a mí me piden 30 trabajadores son 6 comunidades fácil si yo lo hago por igual serian 5 por comunidad pero entonces que digo yo de las comunidades grandes me mandan 6 de las comunidades pequeñas entonces me mandan 4 y así sucesivamente y así era. Pero eso lo escogían los líderes de cada una de sus comunidades hacían llegar los nombres de esas personas y yo hacía un consolidado de un paquete y se lo llevaba... (2018)

En un segundo momento del desarrollo del proyecto se fueron vinculando personas de las comunidades al desarrollo de la obra como mano de obra calificada pero el 90% de la valoración de la participación de las comunidades en el proceso de la consulta previa con el Invias para el desarrollo de la doble calzada se vio reflejada en la contratación masiva de mano de obra no calificada. Para alguno de los entrevistados de ambos consejos

comunitarios la mano de obra calificada que se fue vinculando después de tres o cuatro años de a ver iniciado la construcción de la doble calzada en el 2005, fue en parte por las reacciones que algunos habitantes establecían con los operadores, de maquinarias volqueteros, ingenieros y otros funcionarios. Pero no hubo una propuesta clara y cordada, en lo que se conoce por parte de los líderes para que se capacitara personas de las comunidades para que no se contratara únicamente mano de obra no calificada.

DERECHOS CULTURALES.

Ya nos dimos cuenta un poco de la participación comunitaria de los consejos en el proceso de la consulta previa adelantada con el Invias, ahora miremos que piensan los habitantes de los derechos culturales como grupo étnico si fueron tenidos en cuenta. Es necesario afirmar que la participación plena de las comunidades en procesos como el de la consulta previa es un derecho para las comunidades negras. Para el señor Jusley Benítez (2018) *“un derecho étnico es la participación activa dentro de la toma de decisiones, el otro es el que nos permite estar aquí es el derecho a la consulta antes de realizar el proyecto”* Entendiendo la consulta previa como ese derecho para las comunidades negras, en el cual se les debe garantizar aspectos como el ya mencionado para la protección de las costumbres y las tradiciones culturales entre otros aspectos que hacen de esos derechos como grupo étnico que se les debe tener presente y aplicarse en una consulta previa como la que adelantaron los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros con el Invias para el desarrollo de la doble calzada Buenaventura – Buga. En conocimiento de algunos de los entrevistados expresan que:

Los derechos culturales en cuanto a la consulta previa en el inicio fueron tenidos en cuenta, las costumbres y las tradiciones que ha tenido la comunidad fue tenido mucho en cuenta y lo que no se tenía en cuenta se reclamaba porque se tenía un equipo negociador con 5 profesionales oriundos de la zona y grandes líderes a nivel nacional e internacional en procesos de comunidades étnicas y comunidades negras (Jorge Abrahán 2018)

He, claro total mente tenidos en cuenta he eso hizo parte de la consulta previa de los puntos y se cumplió a cabalidad a tal punto que antes de cerrar la construcción de la obra concluimos inauguramos esos procesos hubo varios programas de fortalecimiento a esos procesos culturales... (José Murillo 2018)

Algunos de los líderes de ambos consejos comunitarios eran consiente que la mejor forma de garantizar un buen proceso era que las diferentes Instituciones estatales e involucrados en el desarrollo del megaproyecto de la doble calzada tuviera presente en la consulta esos derechos culturales porque los gobiernos deben asumir la responsabilidad con la participación de las comunidades involucradas una estrategia con el propósito de proteger los derechos culturales, los valores, las prácticas religiosas y espirituales colectivas e individuales de las comunidades involucradas (Convenio 169 OIT. 1989 Arts.2 y 5) Y eso *“fue lo que más recalcamos para poder que la consulta tuviera el impacto, el impacto que la comunidad esperaba porque finalmente no logramos todo pero se hizo lo posible por lograr los objetivos”* (Jusley Benítez 2018) A pesar que para las comunidades se les hace difícil entender el juego de intereses del Estado, representado en los gobiernos de turno que a partir de la apertura económica de 1990 y la privatización de muchas empresas publicas favorecen los intereses de los sectores privados, aun así esos derechos culturales fueron los que garantizarían la participación de los habitantes en el desarrollo de la consulta y del megaproyecto vial. Un poco por eso que para el señor Jorge Abrahán (2018) cuando *“...no se valoraban se reclamaban y se hacían sentir los derechos que se tenía para que se tuvieran en cuenta”* es pertinente decir que esa actitud que asumieron algunos líderes de reclamar y hacer cumplir esos derechos causaba malestar en otros líderes.

Ahora bien, a pesar que se tuvieron en cuenta, se reclamaban y se hacían cumplir esos derechos culturales, se vulneraron otros que para los representantes del gobierno de turno y los interesados en el desarrollo del proyecto no tenían sentido, pero para muchos habitantes de las comunidades negras tienen un valor simbólico muy importante, es el caso del cementerio. Para la señora Sonia

... un tema que yo no sé ustedes pero yo lo tengo y por eso dicen que porque yo peleaba por eso tan sencillo que peleará por cosas que tuvieran más valor... y es por el cementerio que sabemos que eso es ancestral y que eso yo lo meto en la parte de costumbre porque cuando yo nací yo conocí ese cementerio y lo vengo conociendo y vengo escuchando la historia de cómo se conformó y el valor que ha tenido en la vereda, fui una de las que alego para que el cementerio no quedara ni así como esta ni como estaba, sino muchísimo mejor y yo creo que Enrique se acuerda que muchas veces le comente sobre el cementerio, la capilla, que bueno la capilla que un portón (Sonia 2018)

En relación a lo ritual, los cementerios en las comunidades negras tienen un valor cultural muy significativo, ya que es un espacio donde reposa no solo el recuerdo de un familiar, un amigo, un vecino, sino también unas costumbres y tradiciones culturales de la comunidad. Después del proceso de la consulta previa, en la ejecución del proyecto se presentaron muchas dificultades entre los consejos comunitarios y el Invias, esto quizás con el fin de desestabilizar la confianza que se tenía en lo que había firmado en los acuerdos y para fragmentar las relaciones entre los habitantes y sus líderes. En voz del señor Jorge Abrahán

En estos momentos se está vulnerando muchos los derechos culturales porque yo Jorge Abrahán Girón López después de estar por fuera del consejo por situaciones de críticas comentarios que el mismo Invias dió mala información en contra de mi porque estaban preocupado por la actitud que yo asumía como líder esto dió un cambio total inclusive que habían líderes que se prestaban para... iban a las diferentes instituciones y le decían que yo estaba lleno a plata que me había robado más de 1.000 o 1.200 o 1.500 millones de pesos, hasta que un día en una asamblea... en el 2012 llame a los representantes del Instituto Nacional de Vías y les dije que se ratificaran en la asamblea general que estaba a viendo porque tenía un pul de abogados lito para meter una demanda por difamación y por calumnia porque se estaba diciendo lo que no era y lo utilizaran esto para dividir incidir y acabar con lo que se venía haciendo (Jorge Abrahán 2018)

Lo que da a entender que en Pacífico Cimarrón de Cisneros el Invias y los consorcios durante el desarrollo del proyecto intentaron hacer una división, entre líderes que de una u otra manera hacían valer los derechos colectivos y los que sutilmente estaban a favor de los intereses del Invias y los consorcios. En Alto y Medio Dagua, se presentó la situación que, para muchos habitantes, algunos líderes estaban a favor del Invias y permitían el pronto desalojo del predio, obligando a que muchos se fueran a las zonas urbanas y se malgastaran lo que le pagaban por la adquisición de sus predios, esto incidió sin dudas al desarraigo. Frente a esto el señor Abrahán dice que

Si en cuanto al desarraigo porque existe... del ser humano por buscar siempre lo nuevo de cambiar de ambiente mucha gente o mucha familia le pagaron 50, 60, 80, 100 millones de pesos y se fueron a otra ciudad a buscar una mejor vida y por desconocimiento y falta de preparación hoy están retornando y están en crisis están pobres (Jorge Abrahán 2018)

Ese retorno de algunos, no solo en Pacifico Cimarrón de Cisneros, sino también en Alto y Medio Dagua, ha venido ocasionando silenciosamente inconformidades porque el Invias

relleno mucho de los excedentes de los predios que adquirieron para la construcción de la doble calzada y algunas de las personas que decidieron retornar por X motivo a las comunidades se encontraron con que otras personas, hasta foráneas se están posesionando de los excedentes de los predios que el Invia les había comprado, excedentes que se habían acordado que serían para los antiguos dueños. Para algunos de los entrevistados eso puede generar conflictos internos en las comunidades más adelante.

BUENA FE Y TRANSPARENCIA.

Cuando se realicen consultas previas en las comunidades afrocolombianas, debe presentarse la buena fe y la transparencia, de acuerdo al Convenio 169 de la OIT (1989)

Las consultas llevadas a cabo en aplicación de este convenio deberán efectuarse de buena fe y de una manera apropiada a las circunstancias, con la finalidad de llegar a un acuerdo o lograr el consentimiento acerca de las medidas propuestas (Convenio 169 OIT, 1989, Art, 6.2, p. 4)

Lo propuesto en el artículo anterior es una propuesta Bilateral y se debe tener en cuenta no solo de parte de los representantes del gobierno y de los interesados en el desarrollo del megaproyecto, sino también de los líderes de los consejos comunitarios para con su asamblea general para que no se presenten inconsistencias que puedan desintegrar socialmente estos territorios. Frente a estos dos elementos algunos habitantes expresan lo siguiente

En algunos casos se partió de la buena fe, en algunos otros casos se trató de engañar a los líderes porque el 90%, de los seres humanos piensan que el que vienen del campo todo mundo es bruto y aquí hay hombres líderes preparados (Jorge Abrahán Girón López 2018)

Que te digo, de parte del estado lo manejan como simple retórica, con decirte que la buena fe por parte del estado es cumplir eso, está mandado a reevaluar, mira que siempre lo manifestábamos en los espacios de buena fe, es decirlo de boca y manifestarlos en el papel es llevarlo a buen término, digo porque la comunidad no maneja todo el 100% no visiona el proyecto, no sabe cuál va hacer su alcance y si la información te la entregan a media, te la limitan, te la ocultan o te la manejan, finalmente la decisión que se tome esta ya se sabe que resultado se va a obtener por parte del ejercicio ya se sabía que la comunidad de una u otra forma tenía que decir que sí (Jusley Benítez. 2018)

No, no hubo buena fe porque ellos los acuerdos que hicieron no lo cumplieron, entonces e hicieron lo que le dio la gana y abusaron de la comunidad y entonces por eso no hubo buena fe porque si ellos

hacen las cosas de buena fe de buena manera, mirar las zonas donde se están ubicando creo que...
(Olga Largacha. 2018)

En Alto y Medio Dagua.

A ver, nunca uno debe esperar eso como líderes de que el estado venga con una transparencia no, el viene con un objetivo y es claro y es hacer su obra allí el que juega un papel importante es el conocimiento y la capacidad y la calidad de líderes que se tenga en las comunidades y el conocimiento que tenga para empoderarse, acá no fue la excepción simplemente habíamos líderes con visión y capacidad de liderazgo por eso nos tocó que sentarnos acá nos trajeron como todo plan estratégico construido propuesta construida y nosotros le dijimos que pena acá nos sentamos y construimos desde la base entonces hubo que revertir algunas cosas...(José Murillo. 2018)

En parte no, en parte no se dio, porque mire, por ejemplo, ahí tenemos palpable la expropiación de Manuel eso no se debió a verse hecho en este territorio colectivo ahí nosotras las mujeres teníamos una construcción pero como Invias quiere pasar yo tengo que hablar con los representantes de acá, necesitamos trabajar sí, pero como está la piedra en el zapato cuando usted está reclamando su derecho, bueno como el señor no quiere aceptar bueno usted meda la orden para que expropian el señor que ya no es parte del territorio... entonces hay cosas que se hicieron también de mala fe
(Tocaya Moreno. 2018)

En estos procesos que tienen grandes intereses nacionales e internacionales, la buena fe y la transparencia con que se realiza la consulta es poca porque siempre la balanza se inclina hacia el lado de mayor interés y las comunidades terminan siendo afectadas a pesar que se realice un buen proceso consultivo, debido a que en cierta medida el gobierno de turno termina desempeñando su responsabilidad a medias, de garantizar las herramientas necesarias para que las comunidades realicen un buen proceso y protejan sus derechos culturales, lo que en últimas se ve reflejado es que se termina favoreciendo a los interesados en la ejecución de los megaproyectos. Es claro que las comunidades no entienden muy bien ese juego del Estado y es un poco por eso que las comunidades no deben esperar que en procesos como el de la consulta previa para la construcción de la doble calzada Buenaventura – Buga, los representantes del gobierno y los interesados en el avance del proyecto vengán con buena fe y transparencia, en ese sentido los líderes deben estar atentos para saber guiar a sus comunidades y no dejarse influenciar y ponerse de parte del otro lado de la balanza y permitir irregularidades como las que acabamos de conocer en vos de los entrevistados.

De acuerdo a lo expresado por algunos de los entrevistados la buena fe y la transparencia en el proceso de consulta y la ejecución del proyecto vial, estuvo presente hasta la llegada de los primeros consorcios que empezaron la ejecución del proyecto. Según el señor Abrahán

la buena fe parte del punto de vista que los primeros consorcios que llegaron utilizaron en derecho de las cosas como son y trataron de cumplirle a un 90% ... a las comunidades lo que no cumplían nosotros como líderes lo presionábamos para que lo hicieran cumplir (Jorge Abrahán 2018)

Es bueno saber las intenciones de los interesados en el desarrollo del proyecto, pero también es bueno mirar hacia dentro y reconocer y aceptar que de parte de muchos líderes de los consejos comunitarios no hubo buena fe y transparencia a pesar que las decisiones se tratara de involucrar a toda la asamblea de los consejos, porque hay que tener presente que quienes llevaron a cabo las negociaciones con el Invias fueron las juntas directivas después de a ver discutido los temas con su asamblea. Así era y es un poco como se tomaba las decisiones en los consejos comunitarios en el proceso de la consulta y ejecución del proyecto de la doble calzada Buenaventura – Buga.

Que hicimos nosotros una cosa es sentarte con el Invias discutir esos aspectos en cuanto a las compensaciones y beneficios y otra muy distinta tomar las decisiones de decir si, discutíamos un tema lo presentábamos a la comunidad en la asamblea y nos poníamos de acuerdo si o no y posteriormente con el Invias decidíamos lo que había dicho la comunidad, si la comunidad dijo no es no (Jusley Benítez 2018)

Esas decisiones eran conjuntas con la junta la asamblea de comunidad y el consejo comunitario es toda la comunidad y la junta directiva es el administrador y como tal se debe consultar en asamblea a las comunidades y tomar las decisiones unánimes por mayoría para que la propuesta que se está haciendo se lleve y se presenta (Jorge Abrahán. 2018)

Pero a pesar de eso, muchos habitantes manifestaron que las decisiones que se tomaban en la asamblea, cuando algunos líderes acordaban con el Invias no eran tenidas en cuenta como se decidía, que algunos de ellos negociaban otras cosas con el Invias y los consorcios. Estos son temas que al interior de las comunidades de estos dos consejos comunitarios muchos habitantes manifiestan a diario cuando se les pregunta sobre el tema y es por ello que dicen que muchos líderes se pusieron de parte del Invias y los consorcios porque les ofrecieron beneficios personales.

INTERCULTURALIDAD.

La interculturalidad es el elemento sobre el cual se debe basar la consulta previa, lo que determine un lenguaje claro para que las discusiones se orienten mediante el reconocimiento y el dialogo oriental con las comunidades, no un dialogo vertical. La interculturalidad es un concepto que se menciona mucho en estos procesos de consulta previa con las comunidades étnicas, pero poco se aplica. De acuerdo a (Walsh, 1998 y Cavalié, 2009)

La Interculturalidad es la interacción entre culturas, es el proceso de comunicación entre diferentes grupos humanos, con diferentes costumbres, siendo la característica fundamental: “**la Horizontalidad**”, es decir que ningún grupo cultural está por encima del otro, promoviendo la igualdad, integración y convivencia armónica entre ellas. (Cavalié, 2009:1)

En estos procesos de consulta previa la interculturalidad debe estar presente, no en el papel sino en la práctica para que se dé un dialogo como ya sea mencionado, no reconociendo, sino aceptando y respetando las cosmovisiones de las comunidades porque este concepto significa “entre culturas” pero no es únicamente el contacto, sino los intercambios que se deben establecer en términos equitativos, en condiciones de igualdad y respecto de las decisiones que tomen las comunidades, no es de imponerles para someterla y que decidan en contra de sí misma, es de dialogar y decidir donde ambas partes sean beneficiadas (Walsh, 1998)

Ahora miremos que piensan los habitantes de dos elementos que se deben respetar y garantizar, las decisiones de las comunidades y la garantía de la misma consulta previa. Frente a las decisiones de las comunidades; estas son algunas consideraciones:

Si en la mayoría de los casos y en el tiempo que yo estuve ejerciendo como representante legal se tenía muy en cuenta las decisiones de la comunidad y buscando siempre el beneficio de la comunidad de los campesinos tanto de la parte de acá de la carretera como los que están en la parte de las laderas (Jorge Abrahán, 2018)

No todas, en ese sentido simplemente te dicen que eso no aplica que eso no se puede eso no hace parte del proceso de consulta previa eso no hace parte del proceso constructivo no todo lo que la comunidad propone esta en marcada en el proceso de consulta previa ni tampoco todo lo que la comunidad propone es bien visto por la empresa constructiva o por el mismo Invias. (Jusley Benítez, 2018)

En cierta medida las decisiones eran tenidas en cuenta, pero prácticamente las que no fueran en contra de ciertos intereses y en la demora del desarrollo del proyecto, en otros momentos se tenían en cuenta las decisiones de las comunidades en los acuerdos, pero no se cumplían como la comunidad esperaba, lo que da a entender que muchas cosas se les impusieron a las comunidades y estas tuvieron de una u otra manera someterse y renunciar a muchas cosas. De la garantía a la consulta previa que es parte de la tarea del gobierno algunos habitantes reconocen que

si se garantizó el derecho aunque no a la manera de ellos porque ellos planteaban de una manera... hubo que luchar hasta hacer reconocer cual era el derecho y el porqué de las cosas porque uno no puede decir esto no es así sin decir porque hay que decir porque no es así y como es que debe ser como se debe hacer entonces teníamos claridad frente a eso y no hubo ningún inconveniente porque pudimos sustentarles bajo la ley que era un derecho de comunidad porque nosotros en ningún momento estamos inventando nada... en ese orden de ideas hubo que garantizar los derechos prácticamente a la legítima... y defensa de esos beneficios que son de las comunidades por ley nosotros somos administradores del territorio legalmente y como administradores nosotros tenemos el derecho de ser consultado prácticamente y tenidos en cuenta antes y no después (José Murillo, 2018)

si nosotros hicimos presión con el poco conocimiento que tenemos y la asesoría de otros personales como sociales abogados como líderes de gran trayectoria tanto de la zona urbana como de la zona rural presionamos para que se garantizara sus derechos ... a la hora de la consulta previa (Jorge Abrahán, 2018)

Nos estamos dando cuenta que la consulta previa no es una belleza como esta en el papel y en la práctica se quiere imponer un discurso y unas dinámicas construidas sobre el discurso de la multiculturalidad que favorece a la clase hegemónica y el gobierno olvida su deber de garantizarla, es por ello que para el señor Jusley Benítez la consulta previa a pesar que fue significativa para estos consejos comunitarios considera que términos de garantía se quedó corta porque:

En el papel que juega el estado, fue garantizado en el papel, nosotros vamos garantizamos que van hacer escuchado van hacer tenidos en cuenta cosas como esas, pero ya a un nivel decir que ellos te cumplan ahí no se garantizan absolutamente nada porque ellos no se parece que no tuvieron poder de decir bueno ya quedo un acuerdo con esta comunidad cumplan le nada termino el proyecto... (Jusley Benítez 2018)

De acuerdo a los entrevistados, prácticamente todo eso paso en el proceso de la consulta previa realizada con el Invias para la construcción de la doble calzada, donde en la formalidad del papel se garantizaba todo, pero en la práctica era lo contrario, se escucha a media a las comunidades y se veía reflejado en cierta medida que se le quería imponer algunas cosas a las comunidades porque para nadie es un secreto que los procesos de consulta previa en Buenaventura no han sido tan transparentes por todas las dinámicas de intereses de desarrollo económico que representan la ejecución de los distintos megaproyectos que se han venido ejecutado en el Distrito y la población ha obtenido pocos beneficios colectivos y personales de esos procesos. Pero aun así la consulta previa donde se han intervenido por el desarrollado de las obras de esos megaproyectos, como las comunidades de Córdoba, Santa Helena, El Resguardo Nasa Kiwe de la Delfina y los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros que fueron intervenidos por el desarrollo de la construcción del megaproyecto de la doble calzada Buenaventura – Buga, es de gran utilidad la consulta previa para proteger el territorio y evitar que se violen muchos valores y derechos étnicos.

BENEFICIOS.

Los beneficios son los que se esperan que las comunidades obtengan después de un proceso de consulta previa para el desarrollo de un megaproyecto como el de la doble calzada Buenaventura – Buga, que intervino de manera directa los territorios colectivos de Alto y Medio Dagua y Pacifico Cimarrón de Cisneros, por donde transitara alrededor del 70% de los productos económicos del país para ser exportados e importados y las comunidades de vieron obtener buenos beneficios tanto colectivos como personales.

Entre los beneficios sustentados en los acuerdos de la consulta previa de pacífico cimarrón de Cisneros y el Invias se encuentran: el derecho a participar en la construcción del proyecto con la mano de obra (no calificada), la indemnización por la afectación a los casi 20 trabajadores que extraían material del rio como arena, piedra y balastro. Otro de los beneficios de este consejo fue que se pudo conocer que se tenía dentro del territorio, como las debilidades y las fortalezas. Y en un cuarto lugar el proceso de caracterización socio ambiental del territorio para determinar a qué le apuntaban, si retomaban a la agricultura o determinaban hacia dónde ir. Según Jusley Benítez

de la caracterización hicimos uno de los proyectos agrícolas y pecuario y fortalecimiento de parcela agroforestales eso para no ocasionarles un mayor impacto al medio ambiente porque necesariamente cuando se habla de cultivos todos consideran que tumbar monte quemar, nada, nosotros lo que hicimos fue dentro de las parcelas que ya tienen, en vez de tumbar limpian el rastrojo bajo que tienen mejor lo que tienen o resiembra de lo que tiene dentro de su propio espacio para que no traiga plaga de otro sector. (Jusley Benítez, 2018)

Esos son los beneficios colectivos más relevantes obtenidos del proceso de la consulta previa en Pacífico Cimarrón de Cisneros que se pueden resaltar, sin olvidar los beneficios personales de los habitantes que les compraron los predios para darle paso a la construcción de la doble calzada. En cuanto a los beneficios en infraestructura, hasta el momento Pacífico Cimarrón de Cisneros no ha presentado, debido a que el proyecto no ha intervenido el centro poblado de Cisneros. En cuanto a las desventajas del proceso para este consejo comunitario se encuentra el incumplimiento de los acuerdos respecto a eso el ex representante legal, Jorge Abrahán expresa:

Que en el primer acuerdo en el primer tramo que se hizo muchos acuerdos habían hecho firmado entre la subdirección del medio ambiente y la junta directiva del consejo comunitario no se han llevado acabo y perdón y por eso no se han llevado acabo se acordó como fuera avanzando el proyecto paralelamente iban avanzando en la hecha y construcción de los acuerdos que se hicieron (Jorge Abrahán 2018)

Durante el proceso de la consulta previa y la ejecución del proyecto de la doble calzada, la demora en el cumplimiento de los acuerdos pactados entre las comunidades y las instituciones estatales sería una constante demora para llevarse a cabo lo acordado. Con esto se puede pensar que el incumplimiento de los acuerdos que se hacen con las comunidades en relación al desarrollo económico y la protección de los territorios son como estrategias para debilitar a las comunidades y no cumplirles sus exigencias. En cuanto al consejo comunitario de Alto y Medio Dagua, los beneficios más relevantes obtenidos del proceso de la consulta previa con el Invias, se encuentra al igual que Pacífico Cimarrón de Cisneros, **la caracterización socio ambiental, la compensación ambiental por las hectáreas deforestadas** con lo que algunos habitantes pudieron y están en algunas parcelas con el proyecto de siembra de productos de pan-coger del territorio y siembra de árboles forestales. Otro de los beneficios fue que **las comunidades se pudieron conocer e integrarse más.**

Los beneficios en infraestructuras a diferencia de pacifico cimarrón se encuentra que “en cuanto a infraestructura fueron excelente escuelas dotadas, caseta comunal dotadas, albergues infantiles, también puentes peatonales” (José Murillo 2018) Pero frente a esos beneficios, algunos habitantes manifiestan que espacios como las escuelas existían en las comunidades, solo se reconstruyeron porque fueron intervenidas por el trazo del proyecto. Igual es el caso para algunas de las casetas comunales y que decir de las tres canchas de futbol que se encontraban en las comunidades de Zaragoza, Triana y la Delfina que las reconstruyeron, pero en palabras de muchos habitantes no fue lo que esperaban, ya que las condiciones en las que quedaron los deportistas consideran que son regulares. Los beneficios en cuanto a infraestructura que para algunos habitantes son acertados son: **Los Puentes Peadonales y El Puente Vehicular de Triana** que tiene un costo de cuatro mil millones de peso. En relación a las desventajas del proceso de la consulta previa adelantada entre el consejo comunitario Alto y Medio Dagua con el Invias, el señor José Murillo coordinador general de la junta del consejo fue que

...el equipo que había bastante desigual cuando hablo del equipo hablo de los compañeros de la junta directiva si todos los compañeros o por lo menos si quiera el 70 o 80% hubiera tenido un nivel de conocimiento hubieran podido ser mejor o más fácil pero desafortunadamente había un desequilibrio como te decía al comienzo muchos compañeros podían estar ahí como dice el dicho mucho son los llamados pero poco... estaban en el espacio pero simplemente de presencia y allí es donde se necesita que se maneja un mismo lenguaje que la persona participe puedan participar pero cuando solo participan 2 o 3 los demás pueden estar ahí pero no es lo mismo en cuanto el desequilibrio en cuanto al sistema eso pude ser una desventaja (José Murillo 2018)

Para los dos consejos comunitarios, eso fue una gran desventaja en este proceso, debido a que pocos tuvieron esa capacidad de conocimiento de poder consolidar un equipo bastante fuerte para que se pudieran a ver obtenido mayores y mejores resultados que los conseguidos. Otra de las desventajas, no solo para este Consejo sino para todos los Consejos comunitarios que realizaron consulta previa con el (instituto Nacional de Vías) Invias en relación a la construcción de la doble calzada fue que;

...se debió a verles reconocido a las comunidades el tiempo que ha estado prácticamente conservando lo que existe y eso no se reconoció prácticamente eso porque no estuvo en discusión y con esto no quiero decir que los compañeros no hicieron un buen trabajo (José Murillo 2018)

Cuando una comunidad no está preparada y organizada para afrontar un proceso de consulta previa como el del megaproyecto económico de la construcción de la doble calzada, muchas cosas no se le dan como se tenía pensado y no se reconoce lo que dice el señor José Murillo, ya que en ocasiones las comunidades piden por pedir, piden sin objetivos claros, piden sin consultar y priorizar necesidades comunes y por eso no son bien escuchadas, además, las comunidades no son participativas y no hay democracia y de repente uno o dos líderes son los que toma las decisiones, favoreciendo intereses personales (Alfonso Cardona, 2018)

Con esto no se está afirmando que las comunidades estén desorganizadas, pero si se presentaron muchos de los aspectos mencionados, como la poca participación de los habitantes, la cual ya en páginas anteriores de este documento los entrevistados han mencionado. A diferencia de lo anterior, cuando las comunidades están organizadas e integradas para un proceso de consulta previa, las comunidades proponen, con compromiso, responsabilidad y priorizan necesidades y obtienen resultados positivos a diferencia de cuando no se está organizada (Alfonso Cardona 2018)

Esto es cuando las comunidades han entendido el juego del Estado a través de los gobiernos de turno, porque en un proceso de consulta previa como el que se realizó entre los consejos comunitarios de Alto y Medio Dagua y Pacífico Cimarrón de Cisneros y el Invias a partir del 2005, para la construcción de la doble calzada, donde hubo interés nacionales e internacionales las comunidades debieron estar preparadas, organizadas y entender las estrategias del desarrollo económico para a ver obtenido mejores beneficios colectivos y no lo que creen muchos habitantes que no se dieron unas negociaciones equitativas, porque hubieron como dice Don Luis, “unos magnates” para el caso del Consejo Comunitario Alto y Medio Dagua, que hicieron las cosas a su conveniencia, y es por ello que en gran parte de las comunidades esta la percepción que hubieron líderes que a través de la autoridad representada en los consejos comunitarios se lucraron del proceso consultivo del megaproyecto de la de la doble calzada.

Como se mencionó al inicio, este proceso de la consulta previa de estos dos consejos comunitarios fue como un juego de azar, donde los que tuvieron las mejores fichas ganaron la partida, en este caso, el Invias y los consorcios que pudieron realizar sus objetivos como

lo habían proyectado, quizás la desventaja para ellos fue que no lo pudieron hacer en el tiempo que tenían estipulado. Con todo este proceso consultivo y de ejecución del proyecto vial de la doble calzada Buenaventura – Buga, estos dos consejos comunitarios están demostrando que el proceso de la consulta previa realizado con el Invias tuvo muchas falencias y desventajas que inclino la balanza hacia los interesados en la ejecución del megaproyecto vial, además se está demostrando que la consulta previa no se realizó bajo los aspectos conceptuales de la interculturalidad, esto debido a las distintas dinámicas de imposiciones sobre algunas decisiones de las comunidades, que en ocasiones no tenían el apoyo de algunos líderes.

Eso es parte de las estrategias de algunos sectores políticos y económicos que desean modificar ese derecho que las comunidades étnicas tienen hace ya 25 años. Queda claro con la iniciativa impulsada por el ex candidato presidencial German Varga Lleras del Partido Político Cambio Radical de reglamentar la consulta previa porque considera que esta “estanca el desarrollo del país” Esto es algo que no solo el ex candidato German Varga Llera cree, sino también sectores hegemónicos que consideran que la consulta previa es un atraso para el desarrollo de los Megaproyectos económicos. Pero para las comunidades étnicas del Pacífico colombiano que han sido olvidadas para el desarrollo social, esto sería un retroceso de lucha comunitaria de casi tres décadas de a ver obtenido un reconocimiento constitucional de participación en ese “desarrollo económico” y un derecho para proteger el territorio y garantizar unos elementos culturales de ese “desarrollo económico”.

CONCLUSIONES

Al culminar un proceso investigativo, se avanza en conocer nuevas realidades que ayudan a entender factores que en ocasiones se desconocen o se ocultan. Con este trabajo se pudo conocer que la construcción de la doble calzada incidió en la fragmentación de aspectos como valores culturales y relaciones que las comunidades étnicas han construido con su contexto. En ese orden los diferentes aspectos y episodios que se han señalado en los capítulos presentados, sirven de base para sacar algunas conclusiones generales. También puede dar pie para puntualizar algunos aspectos que asignan un tratamiento en profundidad para proponer algunas recomendaciones relacionadas con la relación Comunidad Ancestral, Megaproyecto y Estado.

1. Sería un error decir que las relaciones comunitarias y los valores culturales se transformaron única y exclusivamente con la construcción de la doble calzada, ya que el periodo de violencia (desplazamiento, masacre y amenazas) que se presentó en las comunidades de los Consejos comunitarios AMDA y PCC, unos tres años antes del desarrollo de la consulta previa para el Megaproyecto vial de la doble calzada fue como una estrategia para debilitar organizativamente a estas comunidades.
2. Con la construcción de la doble calzada las relaciones comunitarias y los valores culturales en los consejos comunitarios de AMDA y PCC se fueron transformando a un punto que hay un distanciamiento entre los líderes y muchos habitantes de las comunidades. De igual forma entre los habitantes de algunas comunidades surgió el individualismo debido a la constante circulación de dinero que trajo el proceso constructivo de la doble calzada y eso incidió en que algunos valores culturales que se veían antes como la solidaridad hoy no estén tan arraigados en algunas comunidades. Además, las interacciones con nuevos actores introdujeron nuevas dinámicas sociales, culturales y políticas, sumándole las problemáticas sociales que este proceso de construcción vial dejó, como el consumo de sustancias alucinógenas, desempleo, el poco interés de los jóvenes para las actividades agrícolas, la ocupación de algunos espacios por foráneos.
3. El impacto de la construcción de la doble calzada en el medio ambiente, flora, fauna y en las relaciones con la naturaleza, así como en algunas actividades económicas son como

falencias y estrategias intencionales, a favor del desarrollo económico de las políticas neoliberales que se están presentando en muchos de los territorios étnicos de las comunidades del Pacífico colombiano. Y es el resultado de un conjunto de consecuencias generadas por el desarrollo de las actividades ambiciosas de las políticas gubernamentales que causaron un efecto en la dinámica medio ambiental, económica, cultural de estas comunidades, es por ello que se hace importante que antes de realizar cualquier intervención en el medio ambiente se tenga presente el conocimiento y pensamiento de las comunidades sobre las afectaciones.

4. El proceso consultivo para el desarrollo de la doble calzada Buenaventura – Buga, en los consejos comunitarios de AMDA y PCC, tuvo muchas falencias y desventajas que inclinaron la balanza hacia los interesados en la ejecución del Megaproyecto, además, la consulta previa no se realizó a plenitud sobre el concepto de la interculturalidad, por las distintas dinámicas de imposiciones que directas o indirectas estaban presentes en algunas decisiones de las comunidades, eso Debido también al desconocimiento por parte de las comunidades del significado de ciertos temas.

5. A pesar de las desventajas y violaciones de muchos derechos culturales, la consulta previa es significativa para la protección de los territorios colectivos de los intereses desenfrenados del desarrollo económico, es por ello que la protección y cumplimiento de la consulta previa debe estar con frecuencia en las discusiones nacionales para que se respete, se cumpla y se sancione a quienes violen algún aspecto de este derecho étnico de las comunidades tradicionales.

6. Los impactos socio-ambientales ocasionados por la ejecución de los Megaproyectos de infraestructura portuaria y la violencia previa que se presentan en los territorios étnicos son temas que deben hacer parte de la Agenda Nacional, así como las preocupaciones expresadas por los habitantes de los territorios donde se construyen esos Megaproyectos. Caso los habitantes de los consejos comunitarios Alto y Medio Dagua y Pacifico Cimarrón de Cisneros.

RECOMENDACIONES

Los estudios ambientales para el desarrollo de megaproyectos económicos se deben hacer con el objetivo de ayudar a construir alternativas que aporten a reducir los impactos y puedan compensarles a las comunidades y a la naturaleza los daños que se le ocasiona, pero sobre todo las comunidades deben estar comprometidas para que eso funcione.

Como La dinámica del crecimiento económico y los deseos de apropiación de los territorios étnicos está, este trabajo de las puertas abiertas para continuar profundizando en algunos aspectos específicos que estuvieron presente en este trabajo, pero sobre todo que están en las comunidades impactadas de manera directa e indirecta por el desarrollo del megaproyecto de la Doble Calzada Buenaventura – Buga.

REFERENCIAS

- Berman Marshall (2006) Todo lo solido se desvanece en el aire. La experiencia de la Modernidad. Nueva York: Editorial Siglo veintiuno.
- Boff L. (2000) Ecología, Política, Tecnología y Mística. Disponible en, [S8b7e34b5dbe16doa.Jimcontet.com/.../Ecología, %20Política, %20Teolo...](http://S8b7e34b5dbe16doa.Jimcontet.com/.../Ecología,%20Política,%20Teolo...)
- Castaño Uribe C. (2000) La Dimensión Social en Esquemas de la Gestión Socio ambiental en los Corredores Viales Concesionados: una aproximación política al ordenamiento territorial y a la construcción de capital social.
- Comisión Interamericana de Derechos Humanos (2016). Pueblos indígenas, comunidades afrodescendientes y recursos naturales: Protección de derechos humanos en el contexto de actividades de extracción, explotación y desarrollo. Capítulo 3
- Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de la Parte Alta y Media de la Cuenca del Rio Dagua y Fundación Social Agroambiental Pacífico Vivo – FUNDAPAV (2012) CARACTERIZACIÓN FÍSICA, BIOLÓGICA, SOCIOECONÓMICA Y CULTURAL DE LA CUENCA ALTA DEL RÍO DAGUA. Buenaventura, Colombia.
- Convenio 169 OIT (1989) Artículo, 6.
- Chanda N. (2002) Que es la Globalización. Editorial YaleGlobal. Disponible en, <http://yaleglobal.yale.edu/display.article?id=5852>
- Decreto 1320 (1998) artículo 1 y 2.
- DNP (2008) Los grandes proyectos de inversión del Estado Comunitario. Construcción de Segunda Calzada Buga –Buenaventura (valle). Disponible en, https://spi.dnp.gov.co/App_Themes/SeguimientoProyectos/.../0041012790000.pdf
- Entrevista #1. Jorge Abrahán Jirón López (19/1/2018) Ex Representante y primer Representante legal del Consejo Comunitario de Pacífico Cimarrón de Cisneros.
- Entrevista # 2. Jusley Benítez Banguera (20/1/2018) Ex Representante legal del Consejo Comunitario de Pacífico Cimarrón de Cisneros. Buenaventura

- Entrevista # 3. José Murillo (13/2/2018) Coordinador general de la Junta directiva del Consejo Comunitario Alto y Medio Dagua. Buenaventura.
- Escobar A. & Pedrosa A. (1996) Pacífico: ¿Desarrollo o Diversidad? Editor, Ecofondo. Santafé de Bogotá, Colombia.
- Escobar A. (1999) Al final del Salvaje: Naturaleza, Cultura, y Política. Primera parte capitulo II, IV. CEREC; Instituto Colombiano de Antropología. Santafé de Bogotá.
- García Ramírez, I. (2016). Los grandes proyectos urbanos en contextos étnicos: Estudio de caso Macroproyecto de Interés Social Nacional San Antonio en su relación con el proyecto Malecón Bahía de la Cruz en Buenaventura – Colombia (Tesis de Maestría) Universidad Nacional de Colombia Facultad de Arquitectura y Urbanismo Manizales, Colombia.
- Gibson J. (1950) Percepción.
- Giddens Anthony (2009) Sociología: La globalización y el mundo en proceso de cambio. SP España. Alianza. Disponible en la Universidad del Pacífico
- Giménez G. (1999) TERRITORIO, CULTURA E IDENTIDADES: La región socio-cultural.
- Góngora Góngora M. & Campo Hilamos P. (2014) Impacto Socio-cultural de la Construcción de la doble Calzada Buga – Buenaventura en la Comunidad Nasa Kiwe del Territorio de la Delfina. Universidad del valle sede Buenaventura.
- Grupo focal # 1. Don Luis Moreno, Santiago, Doña Yaneth, Doña Tocaya Moreno, Doña Selma Murillo, Doña Cristina y Doña Marina. (25/1/2018) Consejo Comunitario, Alto y Medio Dagua. Buenaventura.
- Grupo focal # 2. Enrique, Olga Largacha, Roberto Casaran, Sonia, Darwin y Fabiola Largacha. (1/2/2018) Consejo Comunitario Pacífico Cimarrón de Cisneros Buenaventura.
- Hall S. (1982) Introducción: ¿Quién necesita <<Identidad>>
- Hernández Noviteño O. O. (2011) Análisis de la Participación Comunitaria en Procesos de Consulta Previa y sus aportes en la elaboración de Estudios de Impactos Ambientales en Territorios de Comunidades Negras. Estudio de caso

- Proyecto “Construcción de la doble Calzada Buga – Buenaventura”. Trabajo de investigación para optar al título de Magister en Desarrollo Rural. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. Disponible en, <https://repository.Javerina.edu.co/.../HernandezNoviteñoOscarOrlando>
- Leff E. (2000) Espacio, Lugar, y Tiempo: La reaparición Social de la Naturaleza y la Construcción local de la Racionalidad Ambiental. Editorial UFPR. Disponible en, revistas.Ufpr.br/made/article/view/3057/2448
 - Leff E. (2004) Racionalidad ambiental: La Reparición Social de la Naturaleza. Argentina. Editorial Siglo veintiuno Disponible en, aao.org.br/aao/pdfs/publicacoes/racionalidad-ambiental-enrique-leff.pdf
 - Ley 134 (1994) artículo 1 y 100.
 - Ley 70 (1993)
 - Ley 99 (1993) artículo 2, 69 y 76.
 - Martínez Angulo P. A. Ortega Mendoza V. P. y Ramírez Valencia M. M. (2010) Diagnostico de la gestión socio-ambiental en proyectos viales concesionados en Colombia a partir de estudios de casos. Monografía para optar la Especialización en Gestión Ambiental en la Universidad de Antioquia. Medellín. Disponible en, bibliotecadigital.udea.edu.co/.../DiagnosticoGestionSocioAmbientalProyectosViales
 - Martínez-Álvarez, J. (2014). “Impacto de las Reformas Económicas Neoliberales en Colombia desde 1990”. In Vestigium Ire. Vol. 8, PP. 78-91
 - Martínez Quiñones Y. (2008) Lo Cierto y Lo Incierto de la Construcción de la vía Alterna Interna en Buenaventura. Tesis para optar al título de socióloga en Universidad del Pacifico.
 - Movimientos Populares y Educación Popular en Colombia. (1987)
 - Múnera M. (2011) Desarrollo como Construcción Sociocultural Múltiple, Histórica y Territorialmente Referenciada.
 - O' Gorman, Edmundo (1995) La invención de América. Mexiko D.F.: Fondo de Cultura Económica.
 - Ó Loingsigh, G. (2013). La reconquista del Pacífico: invasión, inversión, impunidad. Bogotá: Proceso de Comunidades Negras - PCN, Coordinador Nacional Agrario - CNA.

- Paz Zapata F. J. y Banguero González E. (2008) La Población Afrocolombiana y el Régimen Jurídico: capítulo IV. Alcaldía de Guachené Cauca.
- Quintana Ramírez A. (2004) El conflicto Socio-ambiental y Estrategias de Manejos. Disponible en,
www.fuhem.es/.../conflictos.../conflicto_socioambiental_estrategia%20_manejo.pdf
- Ridclift Michael (1997) Sociología del Medio Ambiente: Una perspectiva internacional. Primera parte, capítulo VI. McGraw-Hill.
- Rodney W. (1981) Como Europa Subdesarrollo a África. Editorial de Ciencias Sociales. La Habana, Cuba.
- Romero M. (1993) Arraigo y Desarraigo de la Territorialidad del negro en el Pacífico colombiano. Editor, Colcultura. Bogotá, Colombia.
- Ruiz F. M y Garcés Angulo O. F. (2010) Impactos Socio-económico Causado por la Construcción de los tramos 1, 2, 3, 4, de la Doble Calzada Buenaventura – Buga. Tesis para optar al título de Administración de Empresa en la Universidad del Valle sede Buenaventura.
- SAPIA XIII (2009) Mesa especial. conflictos socio ambientales y megaproyectos auspiciada por la iniciativa para la conservación en Amazonía andina – ICAA. *ponencia central*. Ruez Luna E. “*viene más la pobreza” conflictos socio ambientales y megaproyectos de infraestructura vial energética en la Amazonía peruana*”. Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco. Perú. Disponible en, https://JoeOrdinolabayer.wordpress.com/...viene_mas_pobreza_P-central-conflicto
- Soros G. (2002) Globalización. Bogotá. Editorial Planeta Colombia, S.A. disponible en, la Universidad del Pacifico
- Trujillo M. Directora Territorial Invias (2012) Conectividad Multimodal en el Valle del Cauca.
- Vagas Melgarejo, Luz María (1994) Sobre el Concepto de Percepción Alteridades, vol. 4, núm. 8, 1994, pp. 47-53 Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa Distrito Federal, México. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74711353004>
- Varela Barrio E. (2008) COLPUERTOS: Surgimiento, Auge y Desplome de una Empresa Estatal (1959-1991) Editorial. Faculta de Ciencias de Administración. Cali-Colombia.

- Walsh C. (2005) “La interculturalidad en la Educación” p.8. Ministerio de Educación, Lima Perú.