

# Relación entre las dinámicas de los barcos de cabotaje y el desarrollo socio económico de las zonas Ribereñas del Pacífico colombiano.

Ayda María Asprilla Cruz

Ana Xiomara Torres Castro



Universidad del Pacífico  
Programa de Sociología  
Buenaventura, Colombia  
2023

**Relación entre las dinámicas de los barcos de cabotaje y el desarrollo socio  
económico de las zonas ribereñas del pacífico.**

Ayda María Asprilla Cruz

Ana Xiomara Torres Castro

Informe presentado como opción de grado para optar al título de Socióloga

Director

Mg. Julio Cesar Paredes Betancourt

Línea de investigación: Sociología del desarrollo

Universidad del Pacífico  
Programa de Sociología  
Buenaventura, Colombia  
2023

## Hoja Legal

FECHA DE FORMULACIÓN:	20 de diciembre del 2020
NOMBRE DE PROYECTO:	Relación entre las dinámicas de los barcos de cabotaje y el desarrollo socio económico de las zonas ribereñas del pacífico.
RESPONSABLES DEL PROYECTO:	Julio Cesar Paredes Betancourt, Carlos Alberto Palacios Sinisterra
TELÉFONO / CELULAR:	3154138083
CORREO ELECTRÓNICO:	jparedesb@unipacifico.edu.co
PROGRAMA:	Sociología –Dirección de Investigación –Dirección Académica
GRUPO DE INVESTIGACIÓN:	GRUPO IDENTIDADES
SEMILLERO DE INVESTIGACIÓN:	Semillero de investigación Laberinto Crítico Contemporáneo
LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:	Identidad
TIPO DE INVESTIGACIÓN:	Cualitativa
LUGAR DE EJECUCIÓN:	Buenaventura, Guapi, Tumaco, Bahía Solano

## **Dedicatoria**

Principalmente este logro va dedicado a mi señora madre Maritza Asprilla quien ha sido faro en mi tempestad, a mis hijos Heiling y David quienes son el motor de insistir, persistir y nunca desistir en este capítulo de mi vida y en todos los demás. para mis hermanitos siempre estarán mis anhelos más transparentes quiero verlos crecer en todos los sentidos, a ellos Daniel y Brenda por siempre escuchar cada cuento que llevaba del aula de clases a la casa donde salían cantidades de hipótesis y gozábamos de lo relatado. (eso es vitamina para continuar). Quiero que todos lo logremos desde lo que hemos decidido ser. por supuesto a mi padrastro quien siempre tiene las palabras idóneas para motivar.

A mi querida África y Rey (mis mascotas) por su grata compañía en cada desvelo para entregar un compromiso en este proceso académico. ellos que tan solo se ven como animales percibían en mi la frustración cuando no comprendía nada de lo que necesitaba realizar, sobre todo mi gato Rey. Para mi hermanito David Asprilla y mis amadas sobrinas Valentina y Daniela siempre serán incluidos en cada proyecto o locura pensada con amor. tío Arley también estas incluido por creer y siempre estar. Para la familia Asprilla Cruz por ese empujoncito para que todos le apostemos a nuestros sueños. Lo hice por mí y apostándole a que el ejemplo arrastre.

Ayda María Asprilla Cruz

Dedico este gran esfuerzo de superación a mi hijo Bayrón Steven quien fue mi inspiración de avanzar, de seguir adelante, y de no rendirme. Del mismo modo dedico este trabajo a todas las personas que estuvieron acompañándome de una u otra manera que hicieron posible este trabajo.

Ana Xiomara Torres Castro

## **Agradecimientos**

Inicialmente agradezco a DIOS por ayudarme a culminar esta etapa de mi vida profesional satisfactoriamente, a la Universidad del Pacífico por abrirme las puertas al mundo profesional, al semillero de investigación Laberinto Crítico Contemporáneo por complementar nuestra formación. A los docentes Greison moreno, Alfonso Cardona, Gustavo Mestizo y Luis Valencia gratitud por sus enseñanzas en este ciclo de mi vida, doy fe del amor y compromiso con el que intentan despejar nuestras dudas en este escenario académico.

Agradecimiento eterno con mi profe Julio Paredes, gracias por siempre estar presto a nuestros llamados y brindarnos esa tranquilidad de poder contar con alguien que tiene una magnifica manera de enseñar e ir más allá de lo que está en el pensum académico. A todo el cuerpo de docentes que ayudaron de una u otra manera a forjar mis conocimientos y crecer académicamente. Dios les otorgue muchas bendiciones.

Ayda María Asprilla Cruz

Primero que todo le doy gracias a DIOS por estar siempre presente en este proceso, por guiarme por el buen camino, del mismo modo agradezco al profesor Julio Cesar Paredes quien fue imprescindible en este proceso. Sin él, este trabajo habría sido más complejo. Al grupo de semillero por acogerme de manera grata y proveerme de muchos conocimientos que me permitieron avanzar, al cuerpo de docentes por tener esa paciencia con el propósito de lucrarme de todos esos conocimientos académicos. También agradezco a mis compañeros que jugaron un papel importante en este proceso. Y a todas esas personas que de una u otra manera contribuyeron en este proceso de esfuerzo de superación.

Ana Xiomara Torres Castro

## RESUMEN

Para iniciar este informe consta de un título llamado Relación entre las dinámicas de los barcos de cabotaje y el desarrollo socio económico de las zonas Ribereñas del Pacífico Colombiano. El cual tiene como objetivo general describir la contribución que ha tenido la práctica de cabotaje al desarrollo de los procesos económicos y sociales del Pacífico Colombiano. Donde se estudiará ese impacto social, cultural y económico que ha venido teniendo la práctica de cabotaje en el territorio de pacifico colombiano, por otro lado, se contara con unos referentes teóricos que ayudaran a comprender mejor todos los aspectos que en este se presentan.

Cabe mencionar que la información que se obtendrá será de primera mano, ya que se trabajara con las personas que en este campo han laborado por años, por medio de unas entrevistas semiestructuradas, las cuales servirán de guía para comprender y realizar un análisis de acuerdo a los objetivos planteados en el documento. Con esto lo que se lograra es visibilizar esa dinámica cultural que se ha venido viviendo en el pacífico colombiano. donde es relevante ver todo el proceso de muchas familias las cuales esto ha sido fuente de ingreso y han sido portadores de ayudar en mitigar el desempleo que ha sido un tema de alta preocupación para el territorio.

**Palabras claves:** *Cabotaje, Calidad de vida, Empleo, Gobierno, Economía, Impacto social.*

## **ABSTRACT**

To begin this report, it has a title called Relationship between the dynamics of coastal ships and the socio-economic development of the coastal areas of the Colombian Pacific. Which has the general objective of describing the contribution that the practice of cabotage has had to the development of the economic and social processes of the Colombian Pacific. Where the social, cultural and economic impact that the practice of cabotage has been having in the Colombian Pacific territory will be studied, on the other hand, there will be theoretical references that will help to better understand all the aspects that are presented in it.

It is worth mentioning that the information that will be obtained will be first-hand, since we will work with people who have worked in this field for years, through semi-structured interviews, which will serve as a guide to understand and carry out an analysis according to the objectives set out in the document. With this, what will be achieved is to make visible that cultural dynamic that has been experienced in the Colombian Pacific. where it is relevant to see the entire process of many families who have been a source of income and have been instrumental in helping to mitigate unemployment, which has been an issue of high concern for the territory.

*Keywords: Cabotage, Quality of life, Employment, Government, Economy, Social impact*

## ITABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN .....	1
1. REVISION LIERARIA.....	2
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	5
3. OBJETIVOS .....	7
3.1 OBJETIVO GENERAL .....	7
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	7
4. JUSTIFICACIÓN .....	8
5. REFERENTES TEÓRICO CONCEPTUALES .....	9
6. METODOLOGÍA .....	15
7. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	16
7.1. FORMA EN QUE SE DA LA ACTIVIDAD DEL CABOTAJE EN EL PACÍFICO COLOMBIANO .....	16
7.2. RELACIÓN EXISTENTE ENTRE LAS DINÁMICAS ECONÓMICAS Y CULTURALES DEL PACÍFICO Y LA PRÁCTICA DEL CABOTAJE. ....	19
7.3. ANALIZAR EL PAPEL DEL ESTADO FRENTE A LAS DINÁMICAS DEL CABOTAJE. ....	21
8. CONCLUSIONES.....	26
REFERENCIAS .....	27



## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo trata sobre la práctica del cabotaje y su importancia en el desarrollo de la región del pacífico colombiano. A través del mismo se intenta mostrar la gran importancia que ha tenido este medio de transporte, como una vía de comunicación de las comunidades de los ríos hacia el interior del país y viceversa.

El pacífico colombiano, es un territorio biodiverso y en su mayoría rural. La mayor parte de su población está conectada a través de esteros y canales fluviales, por donde la gente navega y movilizan todo lo relacionado con su vida. Es por ello que se puede decir, que el cabotaje es el medio que permite la comunicación tanto cultural como económica de la gente de los territorios del pacífico con el mundo exterior, con las grandes ciudades y las capitales del país. Frente a esto

Palacios y Paredes (2020) expresan muchas comunidades la única posibilidad de abastecerse de productos, traídos del interior del país, son estas embarcaciones, en las que se lleva combustible, materiales de construcción, granos y abarrotos de todo orden. Mientras se trae de las comunidades productos agrícolas como coco, plátanos, papachina, así como mariscos, pescados, artesanías, entre otros productos. Pero, además, también permiten la movilización de las personas, se llevan mensajes y se mantienen vivas las tradiciones culturales de las comunidades rurales del Pacífico. (Pág. 3)

Estas embarcaciones, a veces se convierten en la única posibilidad que tienen los pobladores de las zonas marítimas y dispersas del pacífico colombiano, de acceder a productos y servicios del interior del país. Son múltiples los productos que dentro de las mismas se transportan, pero al mismo tiempo también se puede decir que transportan cultura, prácticas sociales, formas de vida y formas culturales.

Es por ello, que, en aras de conocer y resaltar la importancia de esta práctica, es necesario indagar por la forma en que la misma se desenvuelve, y conocer, de parte y desde el conocimiento sus propios practicantes, cual es esa importancia que la misma tiene para el desarrollo del pacífico.

El presente documento, basado en apartes la investigación “Reconstrucción de la historia del cabotaje en Buenaventura” se propone indagar por esa importancia. Su estructura inicia con la reconstrucción de la literatura a través de investigaciones ligadas al tema, Luego se llegan a los objetivos y la justificación de la temática, se pasa a la discusión teórico conceptual, y por último se presentan los resultados y discusiones, para finalizar con las conclusiones.

## 1. REVISIÓN DE LA LITERATURA

En este apartado del documento se realiza un estudio de las investigaciones encontradas para poder conocer y así desde un estado del arte que permita detectar los vacíos en el conocimiento. En este punto, se toman documentos muy pertinentes para respaldar la temática de cabotaje marítimo en las costas ribereñas del pacífico, entendiendo así todo lo relacionado con lo que es la comunidad, el puerto y todas esas prácticas que influyen a partir de que en un territorio se cuente con un puerto marítimo.

William Suarez y Jorge Ayala (2016) realizaron una investigación titulada el cabotaje marítimo en la cadena de suministros agrícola de Puerto Rico, estos autores tienen como objetivo analizar los efectos que esta medida no tarifaria tiene sobre el sector agroindustrial en Puerto Rico por otro lado plantearon una metodología la cual tiene un enfoque cualitativo. Donde realizaron unas entrevistas semiestructuradas y escogieron un personal en 17 empresas Puertorriqueñas, el personal fue dividido en personal ejecutivo y técnico dedicadas a la importación de materias primas de empresas, otro grupo escogido fueron los representantes de las empresas de servicios técnicos marítimo / logístico y como tercer grupo funcionarios públicos y directivos de organizaciones profesionales no gubernamentales. Se entrevistaron a 31 personas en total con diferentes cargos en dichas empresas.

En esta investigación obtuvieron unos resultados de todo el proceso realizado, ya que se analizó bien la información obtenida para poder entender como es el manejo sobre esta temática de cabotaje, dado que al realizar la dinámica de ver qué tan eficiente llegara a ser competitivamente en cualquier espacio la agroindustria en Puerto Rico. Cabe resaltar que la actividad propuesta para la realización de dicha investigación fue muy acertada teniendo en cuenta que la recolección de información hizo visibilizar la importancia que tiene el cabotaje marítimo en este territorio y sobre todo enfatizar todo lo que logran esos suministros agrícolas de Puerto Rico. Se tomó este ejercicio como génesis para poder indagar más, sobre todo sirve de referencia para lograr evidenciar las prácticas, y por medio de esta que es lo que se hace y que tan rentable es para el desarrollo de una ciudad o en su efecto de un país que realizan dichas prácticas. Por otro lado, se conoce que ayuda a tener conexiones relevantes para que dé un impacto positivo para una comunidad que cuenta con una población mayoritaria y que están interesadas en todo el proceso del cabotaje, teniendo en cuenta que estos tienen los conocimientos y la población para el avance en todo lo que es esa intención de tener acceso en cada rincón de otros países y que servirá como para que seamos un país desarrollado.

Juliana Gómez (2019) con su investigación llamada infraestructura portuaria en Buenaventura Colombia, la cual tiene como objetivo general proponer estrategias de mejora para el desarrollo de infraestructura del puerto de Buenaventura, donde analizar e identificar el estado en que se encuentra el puerto de Buenaventura y donde resaltar por medio de esta las actividades que se practican.

Como metodología plantea una investigación cualitativa, donde realiza un análisis de la vida real de las personas, donde a partir de tener un acercamiento con dicho personal escogido se tendrá presente la observación, donde se hará por medio de una visita de campo, también se tuvo un apoyo en los soportes documentales ya que por medio de estos se pueden verificar acontecimientos que sean relatados por las personas.

Como resultados obtenidos de esta investigación se evidencia que el Puerto de Buenaventura está en un punto estratégico ya que permite la entrada y salida de mercancías a través de la dinámica del cabotaje, finalidad que incita plantear estrategias que permitan incrementar el desarrollo en el Pacífico colombiano, en base a ello es indispensable que el Estado se involucre con la actividad que ha logrado sustentar a miles de familias colombianas.

Esta investigación anteriormente mencionada es muy pertinente para la investigación que se está realizando, teniendo presente que da herramientas suficientes para conocer la ubicación y poder ayudar a solventar las falencias que en este territorio se presentan, en ese mismo orden de ideas mirar que representa una ciudad con un puerto marítimo, teniendo presente que brinda servicio de transporte de cualquier tipo, ya sea de personas o de mercancía. A partir de ello se lograra comprender lo importante que resultaría una intervención real con inversión eficaz, donde se llegue a mitigar toda esa necesidad que se presenta puntualmente en la infraestructura e ir más allá con la organización de los Puertos Ribereños, se hace necesario contar con lo requerido en un escenario de estos y así mejorar el fluido de transporte y tratar de sostener en unas mejores condiciones a quienes zarpan a los ríos y quienes trabajan en puntos de estos puertos Ribereños del Pacífico Colombiano.

Rojas, Londoño y Muñoz (1996) autores de una investigación llamada; “Importancia del Puerto de Buenaventura para el desarrollo económico de la cuenca del pacífico colombiano” para optar por el título de economistas en la Corporación Universitaria autónoma de Occidente División de ciencias económicas Santiago de Cali. En dicha investigación se tuvo como objetivo analizar el mejoramiento de la infraestructura portuaria en Buenaventura, para el desarrollo económico de la cuenca del pacífico colombiano del siglo XXI. Por otro lado, ubicar las diferencias de manejo portuario en Buenaventura, esta investigación fue realizada con el método cualitativo, donde se realizaron visitas al puerto de Buenaventura y así tener acceso a la observación por medio de este trabajo de campo realizado. Por otro lado, cabe resaltar que se obtuvo un apoyo documental, el cual la cámara de comercio de Bogotá facilitó artículos y demás información existente sobre dicha temática, donde se logró ver unos resultados de dicha investigación. Estos fueron muy positivos ya que se comprendió la importancia de contar con una organización logística que brinde la satisfacción en cada servicio prestado por dichas empresas que hacen parte de este puerto marítimo, donde se abre la idea de contar con unas características específicas para cada proceso que se realiza en este espacio portuario.

La investigación actual se soporta en un documento como este por que le brinda la oportunidad de conocer las diferentes costas que hacen parte del Pacífico, además de la

cultura y los productos. la dinámica de cabotaje es una actividad fundamental para muchas familias, otro punto muy importante a mencionar es generar las condiciones de comunicación con el exterior del país y así lograr avanzar en ese dialogo e intercambio de productos con el mundo.

## 2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La región del Pacífico por su difícil acceso, sus características fluviales, y la forma de comunicación entre cabeceras, es una de las regiones que más depende del cabotaje para tener contacto entre ella y con otras zonas del interior. En la actualidad la labor del cabotaje “genera alrededor de ochocientos (800) empleos directos y cerca de tres mil quinientos (3.500) indirectos para estas mismas poblaciones. Adicionalmente, en la jurisdicción marítima del Pacífico se encuentran activos aproximadamente cincuenta y cinco (55) buques de Cabotaje” (Astaíza y Cabrera, 2015, p. 30) citado en (Palacios & Paredes, 2020)

A pesar de la importante labor que el cabotaje ha cumplido en el desarrollo regional “esta es una actividad comercial poco conocida por ciertos sectores de la población y muy descuidada por el Gobierno tanto nacional como local” (Astaíza y Cabrera, 2015, p. 30) citado en (Palacios & Paredes, 2020); Es decir, el cabotaje como tal no ha sido tenido en cuenta por parte de los entes gubernamentales como una actividad con la importancia y la relevancia que el mismo tiene para el desarrollo de una amplia región como lo es el pacífico colombiano. Esta falta de visión, y este descuido de la actividad del cabotaje no solo se observa desde lo económico y lo gubernamental, sino también desde el desarrollo mismo del estado del arte de las ciencias sociales. Como prueba de esto se puede observar cómo las investigaciones sobre cómo se da el cabotaje, y la influencia y la importancia que el mismo ha tenido en las poblaciones del pacífico, son muy pocas.

A pesar de su importancia estratégica para el desarrollo regional, son inexistentes los trabajos que permitan conocer el sector y los problemas asociados a su funcionamiento, de manera que se puedan generar políticas públicas que potencien su desarrollo: sólo el 1% de los investigadores y el 2% de las entidades trabajan en el Pacífico (CONPES 3491, 2007, p. 6). Esto es relevante, porque en la relación ciencia/gobierno/innovación aquello que no es estudiado y visibilizado posee pocas oportunidades de ser tenido en cuenta dentro de las agendas publicas gubernamentales.

Es a raíz de este vacío en el conocimiento, que parte la necesidad de saber cómo el cabotaje ha afectado el desarrollo del pacífico. Es decir, poder retratar estos saberes, estas situaciones a través de una investigación que contribuya a darle su importancia y lugar al cabotaje.

De acuerdo a lo anterior se hace pertinente plantear el siguiente interrogante: **¿de qué manera ha contribuido la práctica cabotaje al desarrollo de los procesos económicos y culturales del pacífico colombiano donde se da el mismo?**

Cabe resaltar que esta pregunta nace del tercer objetivo específico de la investigación del grupo Identidades, llamada; Reconstrucción de la historia del cabotaje en Buenaventura. El

tercer objetivo dice de la siguiente manera; “Analizar la relación existente entre las trayectorias de vida de la gente de mar y el desarrollo del servicio de cabotaje, así como también su impacto en el desarrollo regional”. Es decir, este informe funge como un subproyecto del proyecto macro financiado por la Universidad del Pacífico.

### **3.OBJETIVOS**

#### **3.1 OBJETIVO GENERAL**

Describir la contribución que ha tenido la práctica de cabotaje al desarrollo de los procesos económicos y sociales del Pacífico Colombiano.

#### **3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

1. Indagar la forma en que se da la actividad del cabotaje en el Pacífico colombiano
2. Identificar la relación existente entre las dinámicas económicas y culturales del Pacífico y la práctica del cabotaje.
3. Analizar el papel del Estado frente a las dinámicas de cabotaje en el Pacífico Colombiano

#### 4.JUSTIFICACIÓN

La presente investigación posee gran importancia y relevancia, ya que dentro de la misma se ha pretendido mostrar como el cabotaje es un tema muy poco estudiado dentro de su práctica en el pacífico colombiano. Es decir, de entrada, se demuestra un vacío en el conocimiento que hace pertinente adentrarse en un estudio sobre esta importante práctica económica y su relevancia en el desarrollo social y cultural del pacífico.

La situación anteriormente planteada se da, pese a que es una práctica significativa que le ha venido aportando mucho tanto a la conexión de las zonas ribereñas del pacífico colombiano, con las zonas del interior del país, así como al desarrollo de elementos culturales e históricos de las comunidades.

El barco de cabotaje, sus prácticas económicas, y su historia, es de gran relevancia a la hora de entender al pacífico colombiano mismo, o por lo menos gran parte de él. Puesto que, sin el cabotaje, estas zonas estarían muchísimo más aisladas de los territorios centrales, no solo por la lejanía y la geografía de estas zonas, sino por el abandono estatal histórico y poca preocupación por el desarrollo de estos pueblos;

El 90% del cabotaje que se realiza en el país tiene lugar en la región del Pacífico, que debido a los diversos problemas de conectividad que presenta la región que se encuentra atravesada por una compleja red de esteros, canales y ríos por los que discurre la vida, pero también constituyen el principal mecanismo de comunicación entre las comunidades rurales, los centros poblados y las grandes ciudades. (Palacios & Paredes, 2020)

Es por eso que investigar esta práctica no solo es de suma importancia, sino además llena un vacío en el conocimiento que ha sido fuertemente identificado, dentro de la sociología histórica de los territorios del pacífico colombiano.



## 5.REFERENTES TEÓRICO CONCEPTUALES

La línea teórica con la que se enmarca el presente proyecto de investigación es la sociología del desarrollo, puesto que desde la misma se pueden observar dinámicas que vislumbran fenómenos sociológicos provenientes de las prácticas económicas que se van dando en el trasegar de las comunidades y sus estrategias de supervivencia. Según (CRUZ, 1996) se considera que el desarrollo parte de una intención colectiva que propugna o aspira a un mejor nivel de vida o de consumo por parte de la comunidad, pero también se requiere cierto sentido de responsabilidad tanto individual como colectivo.

En otras palabras, el desarrollo como valor parte de la idea de pasar de una situación “A” a una situación “B” con “mejores condiciones” de vida, según lo que la comunidad crea que esto signifique desde sus valores sociales. Este proceso puede conllevar prácticas realizadas con el fin de alcanzar dichas condiciones, y estas prácticas pueden ser comunitarias, o la suma de acciones individuales en pos de un “desarrollo personal”. En efecto, es conveniente que el desarrollo se perciba en proclive a través de la participación colectiva con el cual se anuncia una mejor calidad de vida.

En otras palabras, la dinámica del cabotaje se puede entender como una práctica económica, plagada de elementos sociales, donde pueden confluir intenciones comunitarias e individuales, a través de estrategias de mejora de las condiciones de vida de las comunidades del pacífico, desde la necesidad inherente de comunicación en intercambio de bienes y servicios.

Desde sus orígenes el desplazamiento por el mar implicó uno de los mayores retos para la humanidad, aventurarse significaba en no pocos casos la muerte. Por ello señala Ponti (1965) “hasta que la invención de la brújula y su difusión aportaron una preciosa e insustituible contribución a la seguridad, no pudo afirmarse que navegar ya no era un acto audaz –e incluso temerario-, si bien seguía constituyendo una aventura” (p.1) citando en (Palacios & Paredes, 2020).

En el pasado los riesgos de la navegación se encontraban asociados a la incertidumbre de la desorientación, la piratería y los elementos de la naturaleza, derivados de la fragilidad de los materiales con los que se construían las embarcaciones. El siglo XIX trajo consigo importantes desarrollos en la industria naval y el conocimiento científico en general que permitieron cambiar no sólo los sistemas de orientación sino también de navegación, y de los materiales con los que se construían las embarcaciones.

El desarrollo de la navegación en el país, desde inicios del periodo republicano, fue posible gracias a las importantes inversiones que el Estado colombiano haría para desarrollar el sector, esto hizo parte de las estrategias por integrar la economía nacional con el mercado internacional. Lo que se lograría en el siglo XIX a través de la navegación por el río Magdalena. (Palacios & Paredes, 2020)

Una parte importante de la historia del desarrollo del país fue posible gracias a embarcaciones como los champanes (Poveda, 1998, p.8), bongos, piraguas y canoas que circulan y navegan por los ríos y esteros del territorio nacional.

Sin embargo, son prácticamente inexistentes los trabajos, incluso en la historia económica de Colombia, que abordan la importancia que la navegación, especialmente, en el Pacífico ha tenido en el desarrollo económico del país. A propósito de este tema Julio Cesar Zuluaga Jiménez (2009) realiza un trabajo muy interesante en el que, desde una perspectiva cuantitativa, revisa la historiografía económica del Valle del Cauca para los siglos XIX y XX.

El objetivo es explorar y dilucidar, desde una óptica cuantitativa y descriptiva, la forma cómo se ha reconstruido la historia económica regional; en un medio académico, donde pese a los innegables avances en la conformación de un campo de la historiografía económica, subsisten aún muchos temas, problemas y periodos sobre los cuales son escasas, insuficientes o nulas las investigaciones realizadas. Este ejercicio logra identificar las tendencias que los trabajos sobre historia económica han tenido en el Valle del Cauca (p. 205).

Según Zuluaga las temáticas que concentran el mayor número de publicaciones son: en primer lugar, la historia empresarial y de empresarios, con 30 publicaciones (22%); en segundo lugar, los análisis generales –donde se tratan diversas temáticas– con 20 publicaciones (14%) y, en tercer lugar, las historias locales – historiografía económica sobre municipios o pueblos del Valle del Cauca–, con un total de 17 publicaciones (13%) (p. 207). Agrega además que de estos estudios abordan temas como el impacto del narcotráfico en la economía vallecaucana en la década de 1980, el desarrollo regional a través del papel de la CVC, la configuración moderna de la región y una publicación sobre las ciudades intermedias como polos de crecimiento regional (p. 209), entre otros. Aunque los estudios incluyen análisis locales se constata una centralización de la investigación sobre el municipio de Cali (Ibíd, 209). Zuluaga cuestiona como una de las características de la historiografía económica es la de presentar una visión monolítica, centrada alrededor de unos cuantos municipios y a partir de algunos sectores productivos, como el azucarero –el Ingenio Manuelita– (p. 210), dejando por fuera otros sectores importantes para el desarrollo local, como es el caso del cabotaje, tema en torno al cual no se encuentra mucha información.

Es ante estos vacíos de la historiografía económica que se hace necesario adelantar el proceso de reconstrucción de la historia del cabotaje como factor generador de desarrollo en las comunidades del Pacífico. Un antecedente obligado del cabotaje es la historia de la navegación por el río Magdalena, que constituyó el eje articulador de la economía nacional.

Valencia Alonso (2021) las embarcaciones del río Magdalena. La mayoría de las embarcaciones empleadas en el Magdalena se destinaron para realizar el transporte de carga, generalmente productos tradicionales de la región y de pasajeros en distancias relativamente cortas. Lo que generó un sistema de

transporte fluvial dinámico ajustado a las necesidades de las pequeñas comunidades ribereñas, pero de circulación interna, es decir, circunscrita a los territorios. Es muy probable que esta fuera también la dinámica que tuvo lugar en el Pacífico. De manera que no va a ser sino hasta el siglo XX que se podrá hablar de una articulación de la economía nacional a través de la conformación de un mercado interno.

Uno de los momentos más importantes para el impulso de la economía nacional lo constituyó el siglo XIX con la llegada de los barcos a vapor cuya navegación por los ríos Magdalena y Cauca permitió ir articulando los circuitos productivos y económicos del país. Eduardo Posada Carbó en un escrito titulado "Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana del siglo XIX" de 1989, reconstruye la manera en la que este proceso tuvo lugar a partir de la revisión de una serie de crónicas de la época. Retomando el relato de José Joaquín Borda, titulado "seis horas en champán" Posada muestra las vicisitudes que suponía la movilización fluvial por el río Magdalena:

A bordo blanco "le gritó el patrón del champán a José Joaquín Borda, mientras éste observaba la ancha canoa que lo conduciría a la bodega de Conejo. Aquella estación obligada de los vapores que subían por el Magdalena y que debido a los rápidos del río no podían seguir hasta Honda. El viaje de Borda en *La Joven Tulia* como se llamaba la embarcación atestada de pacas de tabaco en medio de las mercancías y la tradicional algarabía de las bogas duró seis horas. Al llegar a Conejo, José Joaquín Borda no lamentó cambiar "el champán, recuerdo de lo pasado, por el lujoso i cómodo vapor, prenda de civilización moderna i esperanza en lo porvenir" (Borda, 1867, citado en Posada, 1989.p 3).

Y agrega Posada "El tránsito del champán al barco de vapor en Colombia, sin embargo, no fue tan sencillo como el trasbordo de José Joaquín Borda en la bodega de Conejo. Como tampoco desplazó el vapor tan cómodamente a las primitivas embarcaciones que parecían adaptarse mejor a la navegación en la indómita condición de los ríos colombianos, abandonados a la suerte de la naturaleza" (1989.p 3).

La llegada del vapor significó un impulso sin precedentes al desarrollo económico del país al permitir crear las condiciones necesarias para la dinámica de una economía interna, complementando la labor que en este aspecto habían venido cumpliendo los "Bongos y champanes, piraguas y canoas que constituyeron con las bestias de carga, los principales medios de transporte en Colombia en buena parte del siglo XIX" (Posada, 1989.p 4).

En otra de las crónicas que presenta Posada, hace referencia a las impresiones de viaje del doctor Saffray titulada "Viaje a Nueva Granada".

El doctor Saffray, que pudo ya viajar en vapor durante los años de la Nueva Granada, vio a menudo bajar, por la corriente del Magdalena, "balsas de bambú, sobre las cuales se transportan de ordinario las frutas, las bananas y las mercancías que no se echan a perder a la intemperie". Los vapores, "prendas de la civilización moderna", y los

bongos y champanes. "recuerdo de lo pasado", siguieron conviviendo en el Magdalena, a pesar del optimismo de José Joaquín Borda" (op cit, 1989).

La introducción del barco a vapor fue un proceso complejo que implicaría un esfuerzo financiero importante para los primeros empresarios que se atrevieron en esta empresa, en un momento en el que el Estado se encontraba prácticamente ausente por falta de recursos fiscales. Esta tendencia va cambiar hacia la segunda mitad del siglo XX cuando se crea el Ministerio de Transporte en Colombia cuya gestión va a poner mucho énfasis en el desarrollo de un sistema de redes férreas y posteriormente de carreteras para interconectar el país.

A pesar de los avances y desarrollos tecnológicos y posterior declinación de la navegación en el Magdalena y el Cauca (Pachón, 2006), el sistema de transporte por río no perdió vigencia, en las regiones periféricas y desarticuladas de la infraestructura nacional de transporte porque se constituyeron en la única conexión de sus aisladas regiones con los mercados regionales y el mercado nacional, como es el caso del Pacífico colombiano. A más de su pobreza y la falta de infraestructura que la articule con los mercados, los habitantes del Pacífico colombiano pagan un extra costo porque el sistema de cabotaje es más costoso e ineficiente que los otros modos de transporte. (Pérez, 2005, p. 2).

Estos problemas de articulación del mercado interno se asocian, entre otras cosas, al hecho de que desde el periodo colonial los núcleos urbanos tendían al autoabastecimiento. En parte porque "la imbricada topografía aislaría el centro y el occidente del país del mercado mundial y frenaría la formación de un mercado interior obstaculizando el crecimiento económico durante el siglo XIX" (Kalmanovitz, 2015, p. 30).

Estos aspectos geográficos también llevaron a que la hacienda más tradicional se identificara casi con la unidad productiva dedicada a cultivos de pan coger, con un radio de mercado muy corto (Ocampo, 1987, p. 4), característica que se va a mantener en el Pacífico desde el periodo colonial hasta nuestros días. Al respecto señala Ocampo, que una de las características de la economía colonial es

el escaso desarrollo del mercado interno, determinado fundamentalmente por la naturaleza de las formas de producción dominantes, es decir, por la baja productividad, y la ausencia de una división del trabajo significativa. Dicho subdesarrollo tendía a generar un circuito vicioso; los medios de transporte necesarios para servir a dicho mercado tendían a permanecer muy atrasados, lo que a su vez agravaba la tendencia de la geografía colombiana a segmentar el mercado (1979, p.137).

Todo esto, sumado a la falta de un interés claro del Estado colombiano por generar procesos de integración de las regiones periféricas a partir de las dinámicas de desarrollo territorial dio como resultado una economía desarticulada por regiones. Y los altos costos de transporte desestimularon la producción para el mercado interno (Muriel, 2009, p. 13).

El comercio entre las regiones y el sistema de transporte terrestre durante el siglo XIX, – fundamentalmente hasta los años 80, período en el que comienza la “fiebre ferrocarrilera”–, están basados en la utilización de la mula. A partir de este animal de carga, se orientó el sistema de caminos que iba siguiendo las líneas más cortas posibles, con pendientes elevadísimas. El trazo tradicional de los caminos coloniales y buena parte de los abiertos en el siglo XIX, impedían la transformación de caminos de herradura en caminos carreteables (caminos de ruedas). La mula, como sistema de transporte de sangre, posee una gran resistencia física y una gran capacidad de carga, pudiendo soportar recorridos lejanos, con cargas, entre 200 y 250 libras de peso, y unas pendientes altas (Muriel, 2009, p. 14).

Esta fue la alternativa de transporte en la región andina, sin embargo, en las zonas costeras y rivereñas este rol lo cumplieron las canoas, bangos, champanes, metreras, entre otros medios artesanales de transporte.

La falta de interés de los empresarios por hacer inversiones de capital fijo en zonas periféricas como el Pacífico llevó a que no se pudieran crear las condiciones de competitividad que permitieran la integración económica de esta región al país, aún más, retrasó el proceso de inserción del país mismo a las dinámicas de mercado global. De ahí que su desarrollo permaneció limitado en términos geográficos hasta finales del siglo XIX (Ocampo, 1979, p.143). Se impuso, en lo referente a las relaciones de producción, la economía de subsistencia, sólo algunos productos se desplazaban a cortas distancias (Muriel, 2009, p. 16). Para Ocampo, la economía capitalista mundial tendió a descartar, como un obstáculo a su propio desarrollo, todas aquellas regiones donde no se daban las condiciones más adecuadas para la expansión, condiciones que, por sus propios esfuerzos, dichas regiones podían difícilmente generar (p.144).

Ante la ausencia de inversiones, tanto del Estado como del gran capital, en regiones como el Pacífico fueron los empresarios locales quienes asumieron el riesgo de hacer las inversiones de capital fijo para crear empresa a partir del armado de una flotilla de barcos pequeños para el transporte y movilización de carga y pasajeros que interconectara toda la región.

En términos generales los trabajos de Ocampo (1979), Kamanovitz (2015), Muriel (2009), Safford (2010), Posada (1989) y Márquez (2016), entre otros autores que han reconstruido la historia económica del país, muestran, por un lado, la importancia que la navegación por el río Magdalena, y en especial la llegada de los barcos a vapor, tuvo en la estrategia de inserción de Colombia a los mercados internacionales y en la consolidación de un mercado interno. Hacen alusión a los problemas que dificultaron la consolidación de este mercado interno como son las barreras geográficas, la escasa especialización de los procesos productivos que generó una economía de subsistencia. En segundo lugar, ponen de relieve el riesgo financiero que implicó la navegación por el río Magdalena y que dificultó la consolidación de este sector del transporte fluvial, cuyo desarrollo fue posible

gracias a la fuerte inversión de capitales privados, pero sobre todo públicos. Muriel, Posada y Márquez refieren el caso del señor Juan Bernardo Elbers quien trajo el primer barco de vapor al país, una vez que le fuera concedido el monopolio de la navegación a vapor por el Magdalena, que debió retirar a los 6 meses por ser demasiado grande para navegar por el río. También se hace alusión a las quiebras de estos primeros empresarios y a los altos costos de los fletes.

La navegación siguió siendo muy inestable hasta 1880 y tampoco logró desplazar a los champanes y canoas. No obstante, se hizo más regular a partir de 1848 y en ello incidieron el interés en la exportación de tabaco producido en Ambalema y las importaciones hacia el interior del país. Para entonces la agricultura de exportación y el comercio de importación fueron las actividades que más se beneficiaron de la navegación a vapor. Los principales productos de exportación fueron posteriormente los cueros, cuando el tabaco decayó, y el café, que hacia finales de siglo empezó a ser muy importante y era exportado en su mayoría a través del Magdalena y de Barranquilla (Márquez, 2016, p. 7).

Sin embargo, en ninguno de estos trabajos se abordan los problemas de integración y de movilidad de las comunidades del Pacífico, y mucho menos los problemas asociados a la consolidación del sector del cabotaje en el Pacífico, este constituye un tema aún pendiente de estudio para la historiografía económica del país. Vale la pena analizar desde una perspectiva interpretativa, en la que se articula el análisis sociológico con la historia económica, para dar cuenta de la forma en la que este proceso tiene lugar, porque ello permitiría comprender el rol que el transporte de cabotaje llegó a cumplir en la región y su impacto en la vida de las comunidades del Pacífico, siendo la respuesta que los empresarios locales plantearon a los problemas de conexión presentes en la región.

## 6.METODOLOGÍA

El presente estudio es de tipo cualitativo, puesto que se busca indagar en las cualidades y las subjetividades de la información, más allá de datos numéricos o estadísticos de la misma. Lo que interesa es la dinámica cultural, las percepciones y concepciones de los sujetos de estudio, más allá de la relevancia estadística de la información como tal.

La investigación presenta un diseño de tipo etnográfico, que utiliza como principal instrumento de investigación la entrevista semiestructurada.

La información recopilada fue de primera fuente, y parte de las entrevistas que en el marco del proyecto “Reconstrucción de la historia del cabotaje en Buenaventura” se realizaron entre octubre y diciembre del año 2022. Al ser este proyecto un apartado de uno de los objetivos de ese proyecto, se sustrajo la información necesaria a través de la primera etapa de recolección del estudio, y con los datos recogidos se presentó este análisis.

En esta primera etapa de recolección, se realizaron entrevistas a capitanes y armadores de barcos de cabotaje, que estaban afiliados a ATRANSMAFLUPA (ASOCIACION DE TRANSPORTADORES FLUVIALES Y MARITIMOS DEL PACÍFICO COLOMBIANO). Las entrevistas se realizaron en la ciudad de Buenaventura.

La población sujeta de estudio, constó de 15 personas, entre capitanes y armadores de barcos de Cabotaje, que contestaron una entrevista semiestructurada desde la cual se indago no solo por su actividad al interior del cabotaje, sino también su percepción de como esta actividad aportaba al territorio del pacífico.

La información fue analizada a través de un cuadro de categorías y sub categorías, construido en Excel.

## 7.RESULTADOS Y DISCUSIÓN

### 7.1 FORMA EN QUE SE DA LA ACTIVIDAD DEL CABOTAJE EN EL PACÍFICO COLOMBIANO

De acuerdo con el objetivo planteado y en base en la información obtenida en el ejercicio de campo, el cabotaje puede entenderse como el transporte de personas, cargas y equipaje de una zona costera a otra, cuando hablamos de transporte de carga en un barco, nos referimos a productos que incluyen combustible, materiales de construcción, abarrotes, víveres entre otros.

Esta actividad ha permitido durante muchos años emplear a miles de personas que no han tenido la facilidad de desempeñarse en un oficio diferente, y al emplearse en esta actividad encuentra un sustento para la familia y demás personas, por medio de esta actividad han logrado restablecerse económicamente, estudiara los hijos, comprar casa y hasta carro.

Ahora bien, muchas personas han iniciado con esta actividad desde temprana edad, es decir llevan alrededor de veinte a veinticinco años en esa labor.

Así lo explica (Reina, A; capitán de barco; 25/11/2022) quien expone que se crio en el cabotaje o en lo buques navegando, y eso es lo que le gusta hacer, también alude que trabajo en dos barcos como 25 años, lleva alrededor de 50 años de estar navegando, desde muchacho, a los 21 años saco la licencia de capitán.

De acuerdo con lo que expone el capitán esta actividad no solo les provee en lo económico del mismo modo les gusta lo que hacen y se siente satisfecho con la labor.

Ahora bien, en esta labor se emplean armadores, capitanes, marineros, estibas, soldadores, cocineros, contadores, cada una de estas actividades tienen un rol diferente dentro de los barcos de cabotajes y al mismo tiempo cada uno devenga un porcentaje de lo que produce el barco, llevando así el sustento a sus hogares. Por lo tanto, los marineros se encargan del buen funcionamiento de la embarcación, las estibas son los encargados del cargue y el descargue de la carga, distribuyendo de forma correcta la mercancía. Los soldadores son los encargados de unir pieza de la embarcación, cumpliendo tareas con lo que a ello se le refiere. Los cocineros son los encargados de preparar la comida en el barco, del mismo modo los contadores se encargan de la contabilidad, y de vender los tiquetes. Ahora bien, estas actividades son vistas como tradicionales en el Pacífico porque a través de esta actividad son llevados y traídos productos como papachina, plátano pescado y coco que abastecen el comercio de la ciudad, también se aclara que de la ciudad es llevado todo tipo de productos necesarios para el comercio en cada punto que llegan estos barcos.

Así lo explica (Paz E; armador; 30/11/2022) quien dice que;

en la infancia vivió viendo el cabotaje, por ello nos llevaban la comida allá, los víveres; “mi padre era comerciante por mayor y detal, todas las cargas que les llegaba era en barco de cabotaje, entonces uno se fue metiendo en el rol “



De modo que esta es una actividad de gran importancia para las personas directas e indirectamente al tema de cabotaje porque todos se benefician de una u otra manera.

Se debe tener en cuenta que estos barcos de cabotaje en algunos momentos viajan una vez a la semana realizando aproximadamente 5 viajes en el mes, distribuyendo más de 800 toneladas de cargas.

Ahora bien, la autora (MEJIA, 2015), considera otros productos que se manejan vía cabotaje como: hierro salitre, nitrato, carbón, harina, harina de pescado, carga al granel sólida, petróleo crudo, Diesel, bunker, gasolina, gas licuado, aceites y grasas lubricantes, gas, oíl, metanol máquinas y vehículos. Lo que indica que esta actividad del cabotaje resulta como estrategia ya que conduce a trayectos marítimos despejando el transporte terrestre.

Además de transportar productos y equipaje también se transporta personas que van y vienen bien sea por motivo de salud o por visita. Por lo tanto, se debe tener en cuenta que para las personas dedicarse a esta actividad de transporte de cabotaje deben cumplir unas normas impuesta por el Transporte Marítimo de Colombia, la cual deben ser cumplidas a cabalidad; una de esas normas son las habilitación y permisos de operación, mantenimiento del barco, entre otras.

Según el autor (BLANQUICEL, 2021, pág. 17), considera que los lineamientos derivados de las normas legales, entre ellas la que enmarca el estatuto arancelario han modificado los procesos en puerto que son espacios físicos con la condición necesaria para el trámite de nacionalización y exportación de mercancía con lo que además se provee la infraestructura requerida para el cargue y el descargue de la misma.

De modo que es importante cumplir con estas normativas para más adelante no tener ningún tipo de problemas durante el viaje. Cabe resaltar que debido a los beneficios que despliega esta actividad se ha desencadenado la delincuencia en el mar, despojando a más de uno de sus pertenencias. Pensando en ese y muchos motivos el Estado no voltea a ver a estas personas dejándolos a su suerte.

Ahora bien, para la seguridad de estas personas es indispensable prestarle atención a esta problemática y erradicarla, es urgente construir un puerto bien equipado en donde se brinde atención al cliente y servicios de seguridad en todo lo que se relacione al cabotaje en el Pacífico colombiano.

Debemos recordar que el océano Pacífico es un excelente lugar propicio para este tipo de actividades por sus costas, puesto que ha logrado transportar miles de toneladas de productos a destino como: Choco, Timbiquí, Satinga, Nariño entre otros.

Para (Moreno A; armador de barcos; 30/11/2022) el cabotaje es primordial por qué;

aparte de que nos gusta lo que hacemos, sabemos la necesidad sentida que tiene particularmente la costa donde vivo yo, he vivido toda la vida en la costa Pacífica, y conozco todas las costas particularmente el sur y he vivido las necesidades.

Es por ello que debido a la labor de las actividades de cabotaje el Pacífico necesita construir más puertos, puesto que debido a las toneladas de productos que se transporta y a la espera de las personas para poder viajar en especial las fechas especiales, del mismo modo garantizar la seguridad del viajero y los empleados;

por su parte (Paz E; armador; 30/11/2022), expone;

“somos unos de los pocos barcos que tenemos a la gente en nómina, yo tengo a la gente en nómina hace 8 años por lo general aquí se les paga por viaje y los tengo con todas las prestaciones sociales”.

De acuerdo con lo que expone el armador de barcos Paz, es obligatorio garantizar la seguridad de los empleados y su familia y al mismo tiempo impulsar la economía, mejorar la tecnología acogiéndose a los criterios de la modernidad, ya que esta es una actividad que se ha desempeñado por muchos años y que provee el sustento de muchas familias.

Por otro lado, la violencia ha prevalecido en el Pacífico colombiano dejando a las personas tristes y desoladas. Pero afortunadamente esto no ha sido impedimento para seguir luchando por el bienestar de la comunidad.

Bien lo dice el autor (BARON, 2018),” los recuerdos y relatos del cabotaje nos ayudan a comprender de la manera como sus habitantes han navegado entre la violencia y el conflicto político armado de la región, y a apreciar las formas que ellos han desarrollado para contribuir individual y colectivamente el bienestar, a la reconciliación y a la vida en sus territorios”.

Recordemos que el pacífico colombiano es un lugar con mucha biodiversidad en fauna y flora, al mismo tiempo es un lugar ecoturístico ,donde por lo ya mencionado tiene muchas miradas de diferentes actores ,es claro que quienes practican esta actividad de cabotaje están expuestos en cada travesía que hacen por estos ríos , a pesar de la poca seguridad conque estos cuentan continúan llegando a cada rincón propuesto , ya que por medio de dicha labor están garantizando el sustento en sus hogares .

Informante Paz E; “aclarando que prácticamente el cabotaje les dio la oportunidad, y expone que tiene una sociedad con cuatros hermanos, cada uno puso su granito de arena “y nos hicimos a un barco, ahora tenemos tres barcos, dos de cabotajes y uno de pesca y de eso vivimos, uno no se vuelve rico, pero la comida no falta en la casa y eso es lo importante”. (Paz. E -armador -30-11 -2022)

Y por tal motivo esos tres barcos benefician a un sin números de familias del Pacífico que es uno de los mejores lugares para llevar a cabo esta actividad por sus esteros y ríos. Lo que facilita la práctica de cabotaje entre las comunidades urbanas y rurales.

No obstante, sin esta actividad de cabotaje muchas familias estarían desempleados, aumentaría la delincuencia; en otras palabras, esta actividad es esencial para el sustento y para transportarse siendo este una experiencia significativa que no solo representa un desarrollo económico, sino una exaltación de la cultura Pacífica y que les permite reconocerse como Afrocolombiano.

En la actualidad se puede percibir como la modernidad ha impactado en la dinámica del cabotaje, en base a ello se evidencia el cambio a través de la tecnología que obliga a las personas que se desempeñan en esta labor a entrar en ese nuevo contexto. Contexto que impulsa a los capitanes, armadores y demás personas a adquirir nuevos conocimientos que se relacionan con la actividad de cabotaje, es decir ya no se trata de manipular los barcos manualmente, hoy en día existen mecanismos de navegación automática es decir la brújula está obsoleta, además existe otras herramientas tecnológicas que permite avanzar hacia los diferentes esteros del océano Pacífico.

En otras palabras, se puede decir que el cabotaje es una forma estratégica de los armadores y capitanes para que el desempleo entre en declive. Ahora bien, si el Estado echara una mirada al pacífico haciendo énfasis en el cabotaje, el desempleo disminuiría.

## **7.2 RELACIÓN EXISTENTE ENTRE LAS DINÁMICAS ECONÓMICAS Y CULTURALES DEL PACÍFICO Y LA PRÁCTICA DEL CABOTAJE.**

El cabotaje ha contribuido al desarrollo de algunos pueblos y/o comunidades ubicadas en las costas de la región del Pacífico colombiano creando empleo a infinidad de familias vulnerables, algunas emigrantes de otros lugares que no han encontrado la oportunidad de superación en su ciudad natal.

Ahora bien, al contribuir al desarrollo del Pacífico se está permitiendo a algunas personas estudiar, en otras palabras, obtener una mejor calidad en la educación, es decir adquiriendo nuevos conocimientos o capacitarse en las actividades que les despierten interés y a lo que ellos ya conocen como lo es el cabotaje.

Por tanto, a través del cabotaje en el Pacífico colombiano se obtiene un capital económico, cultural y social que se articulan entre sí, dejando ver su importancia y su dinamismo.

Lo anterior lo confirma el autor (LOUIDOR, 2020) quien alude que, desde el periodo colonial, la región fue zona de tránsito comerciantes y mercaderes y, por tanto, esto incidió en su proceso de configuración como frontera económica, por cuanto allí se estableció un espacio de extracción de recursos naturales.

Del mismo modo a través del cabotaje se tiene la oportunidad de emprender con los productos que se transporta de una zona costera a otra como: Plátano Pepepán, Papachina, Borojó. Coco, Pescado, Madera entre otros. Estos emprendimientos también contribuyen al desarrollo económico, cultural, y social del Pacífico; lo confirma (Cuero E; armador y maquinista;09/12/2.022) quien expone que; “en noviembre y diciembre la gente se

abastece, todo el mundo viene a comprar sus víveres a los pueblos, entonces es un mes con más tránsito”. Por otro lado, (Gonzales F; capitán;04/12/2022) dice que; “ha sido beneficioso por la vaina que transportan, traen de allá para acá y de acá para allá, uno trae madera y de aquí para allá lleva carga, y lo que es comida para la gente del campo”

En efecto, por medio de este intercambio de productos el emprendimiento también es causa de desarrollo, catapultando el progreso comunitario lo cual incentiva a una mejor calidad de vida.

Por lo tanto, algo muy clave en el desarrollo es la participación activa de la comunidad en la actividad del cabotaje; al mismo tiempo es la resiliencia en los armadores y capitanes del cabotaje que ha permitido que se sostenga la mano de obra la cual impulsa el desarrollo económico en el Pacífico colombiano.

Del mismo modo (MARTINES, 2022), quien cita a (Escobar,2007; Shiva,1998; Mudumbe,1988), expone que los estudios críticos del desarrollo han mostrado que, a pesar que el desarrollo podrá haber estado dirigido a garantizar las condiciones materiales de las personas, históricamente terminó siendo un instrumento de poder y control en términos de clase, género y raza y nacionalidad.

En concordancia con el autor el desarrollo garantiza no solo las condiciones materiales sino también las culturales que es lo que nos identifica como afrocolombiano a través de la actividad del cabotaje siendo este un instrumento de desarrollo colectivo e individual.

Cabe resaltar que este desarrollo se debe a la capacidad de esas personas que realizan esta interesante actividad llamada cabotaje, al invertir sus propios recursos para llevar a cabo este proyecto.

Con lo anterior se pretende demostrar que el Estado no está involucrado en este medio de desarrollo, es por ello que esta persona no tiene una garantía por parte del gobierno, dejándolos solos, sumergidos en el factor violencia en la que se ven expuestos estos trabajadores, ya que no se les ha establecido unas garantías de seguridad para ellos, donde exponen sus vidas y por otro lado la mercancía que llevan hacia otros sitios, se resalta que esta no ha sido impedimento para llevar el sustento a la familia y demás personas, es decir creando empleo y devengando un ingreso económico, bien sea diario, semanal o mensual, y con la idea de emprender con productos traído de otras costas.

En relación a lo anterior el entrevistado (Javier Torres) expresa que;

“esa era la oportunidad laboral que teníamos además era el aprendizaje que venía de la generación de la familia y no mirábamos otra forma u otra manera distinta de trabajar que esa nos gustaba, nos parecía bonita, soy de los marinos que somos convencidos que trabajar en el mar es la experiencia más hermosa, entonces es distinto trabajar en tierra o a trabajar en el aire, porque en el mar uno ve siempre historia cada día muy bonita es decir tú sabes lo que diferencia un transporte aéreo, marítimo, terrestre es que el marítimo tiene una condición usted sabe a qué hora sale pero no sabe a qué hora llega y nos pareció una labor muy bonita además que el barco que le brinda a uno un hogar el barco le brinda a uno un hogar y le

brinda la mama porque uno tiene donde dormir, donde divertirse ir al barco con los compañeros y donde comer tiene un cocinero una cocinera que consideramos que es nuestra mama de nosotros en el barco no manifestando que los hombres no puedan cocinar, es evidentes que además del cabotaje aportar al desarrollo económico de la Pacífico colombiano, al mismo tiempo le damos valor al capital cultural de nuestro Pacífico”

De acuerdo a lo que se menciona anteriormente se evidencia que el cabotaje ha sido eje central en las personas del Pacífico, sobre todo de nuestros antepasados, cabe destacar que no se puede desarraigar el conocimiento que algunos jóvenes han querido sustraer de estos, ya que infinidad de familias se han visto beneficiadas en todo esta práctica realizada sobre todo por los habitantes del pacífico, este siendo un oficio independiente y con mucho orden ha pasado de generación en generación y le ha brindado estabilidad económica a muchos , por otro lado como se mencionaban en algunas entrevistas muchos de estos capitanes, o ya sean armadores han sacado adelante a sus familiares y también pueden ofrecer empleabilidad a muchos más, lo que ha sido visto positivamente para un territorio que ha sufrido de desempleo, esta práctica de cabotaje ha resultado estratégicamente una oportunidad para quienes no han tenido la oportunidad en otros espacios, y más aún este a través del tiempo como se puede reconocer en los testimonios dejan muchas enseñanzas .

Cabe mencionar que para el colaborador de una de las entrevistas el señor Oscar Restrepo (armador, 28- noviembre -2022) hace saber cómo el cabotaje en la vida de alguien del pacífico, en especial para él y a través de esta respuesta se puede comprender lo que significa el cabotaje en el pacífico. dicho por el entrevistado.

“El cabotaje para mí es como le digo, es como mi vida, yo me siento vivo, de saber qué cargo un barco, que lo mandó para un pueblito donde hay personas que están esperando que llegue lo más mínimo, empezando desde la leche, eh, todo lo que necesitan en esos pueblos, los provee las embarcaciones, yo, yo, yo me siento vivo, es como... como cuando no estoy haciendo mi trabajo, no me encuentro”.

Es decir, el cabotaje ha dado sentido de supervivencia a la población del pacífico, ya que esta, a través del tiempo, acogió esta práctica como fuente de ingreso y sostenibilidad para sus familias. Si bien se contextualiza y se evidencia que la gente del pacífico ha corrido con suerte por contar con los conocedores de dicha práctica que es lo que ayuda a caracterizar al pacífico.

### **7.3. ANALIZAR EL PAPEL DEL ESTADO FRENTE A LAS DINÁMICAS DEL CABOTAJE**

A menudo observamos que en Colombia el Estado no le otorga el suficiente valor que amerita la dinámica de cabotaje, teniendo en cuenta que esta actividad contribuye al crecimiento económico de muchas familias. Se evidencia que en ocasiones dicha comunidad se replanteen sus maneras de realizar ciertos pactos que les brinda el estado,

ya que la postura no es del todo positiva ante las soluciones dadas a las necesidades que estos como comunidad tienen. Se parte como tal de que no está siendo tratada como una labor relevante con un impacto no solo económico sino social, ya que hay una reconstrucción del tejido social en este territorio a través de dicha dinámica, y no se le trata con la pertinencia eficaz que se debería de realizar. Es por ello que ese apoyo en dar las herramientas suficientes y el acompañamiento se hace dudoso ya que la realidad es otra en cuenta a que a esta misma población que práctica esta labor les toca gestionar de manera muy afanosa y realizando lo mayor posible para que siempre haya un fluido de esa comunicación con el otro extremo de una población que está del otro lado, ya que esto ha facilitado esa conexión que hay causando así beneficios para muchas familias.

Continuando así de acuerdo a lo que manifiestan en las entrevistas las cuales sirven para corroborar la gestión que se tiene para con ellos, este capítulo permitirá analizar el dicho acompañamiento que se tiene frente a lo ya expuesto anteriormente. Dado que se exponen a través de vivencias, en las cuales se podrá visibilizar el inconformismo y toda esa trayectoria que han tenido que padecer las personas ligadas al cabotaje, frente al aporte continuo o discontinuo que presenta el Estado en relación a esta dinámica.

(CADENA, s.f.) nos muestra el artículo 347 – 1, que desglosa los procedimientos para solicitar y autorizar una operación de cabotaje especial, del mismo modo en el artículo 6 de la resolución 9098 de 2004, la solicitud de cabotaje especial; en la cual se debe efectuar por agentes marítimos dentro de los 5 días hábiles siguiente de la cargue de la mercancía ante el funcionario competente.

Es indispensable antes de presentar normas o procedimientos para llevar a cabo una actividad de cabotaje, se debería tener en cuenta primero que todo la seguridad de las personas que realizan esta labor, dado que se exige más de lo que se de ofrecer en esta actividad tan riesgosa que amerita tener todo bien organizado por los entes competentes.

Bien lo dice (Cuero E; armador Y maquinista, 2022). “Las normas del Dimar son muchas y uno tiene mucho conocimiento en eso, y ahorita se está trabajando con las normativas del Dimar. Para mis las normativas del Dimar afecta la parte económica porque tenemos que comprar algo, pero tenemos que aprender algo, el aprender no me afecta”

Mediante esta dinámica no debería de haber tantas exigencias a través de normativas que deben ser cumplidas por el personal que las realiza.

Es decir, no debería de haber tantas exigencias para realizar esta actividad y menos si las personas que se dedican a esta labor no tienen ningún tipo de seguridad económica, de salud y educación. En ese mismo orden de ideas se deben de generar espacios donde estas falencias tiendan a mejorar, sin que esto genere una hostilidad en la comunidad, ya que es más lo que pretenden imponerles que facilitarles para su crecimiento en este ámbito laboral.

Lo anterior lo confirma (Rey, A; capitán) la cual expone que; “tiene que resolver por fuera el barco se destruye mucho, por otro lado dice que tiene Sisbén pero esto es

malísimo ahora, yo he ido a pedir una cita como dos o tres veces al hospital y la señora que está ahí no le da cita a uno, la otra vez tenía que llamar por teléfono para pedir una cita y se muere y no la saca”...”De igual modo no debemos ignorar las normativas que establece la Dimar porque son de gran importancia para el desarrollo de esta actividad, de igual manera se debe tener en cuenta la seguridad del personal a través de la construcción de un muelle amplio en el pacífico colombiano, es decir evitar ser expuesto a la delincuencia, así mismo contar con una tecnología avanzada que les permita transportarse de manera segura y en el menor tiempo posible”.

En ese sentido, (ALVARES & BLANQUICET, 2021, pág. 17) expone que la situación problemática que se pretende fundamentar hace referencia alguna situación que se evidencian en los puertos que operan en el municipio de Buenaventura, la que afecta la competitividad de la organización portuaria, al no contar con una forma eficiente de tramitar los procesos correspondientes a la carga y descarga de documentos, particularmente procesos que se realizan de forma manual y que toman demasiado tiempo para la movilización de la mercancía, con lo que a su vez, impacta negativamente la competencia, crecimiento y sostenibilidad de las organizaciones que a quienes les presta los mencionados servicios.

Una vez más queda en evidencia que el Estado crea unas normas para llevar a cabo la actividad del cabotaje, pero no crea unas normas garantizando la seguridad que deben tener cada una de las personas que se desempeñan en esa labor y del mismo modo la costa Pacífica no cuenta con un muelle que ofrezca un servicio garantizado a las personas que requieren del servicio, del mismo modo, al momento de transportar la carga y las personas que van a bordo no cuenta con un acompañamiento profesional.

Ahora bien, ¿cuáles son las garantías que ofrece el Estado a las personas que sufren algún tipo de accidente?

Por lo anterior esta es una actividad que denota una mirada más amplia ya que contribuye al crecimiento socioeconómico y cultural del Pacífico colombiano.

En ese sentido (ARGAEZ, 2016) expone que la intervención del estado en la economía institucionalizada como reacción a la crisis de los años treinta hizo necesaria la agrupación. Era la consecuencia de la modernización, había que crear organizaciones. formales, estables y con relaciones sistemáticas con el Estado.

Contribuyendo a lo anterior (Abdul, capitán) también expone que para mejorar se requiere un muelle de cabotaje la cual mejoraría la seguridad y el buen trato de la población, también dice que el Estado brilla por su ausencia y que el narcotráfico ha permeado toda la economía, por eso no se produce nada en ningún pueblo.

Es indispensable que prevalezca la seguridad del personal, obtener beneficios u privilegios que aporten al crecimiento individual y colectivo en cuanto a lo económico, lo social y lo cultural; desde esa perspectiva esta dinámica desarrolla mejores resultados, disminuyendo el índice del desempleo.

Es por ello que se debe tener presente que la dinámica del cabotaje es considerada como una actividad tradicional porque contribuye a conocer nuestras costas, valorar nuestros productos, promover una mayor competencia disminuyendo de esa manera el impacto negativo.

Es por ello que se considera importante que el Estado despliegue una mirada más amplia a esta dinámica, llamada cabotaje, tomando decisiones respecto a las garantías de los empleadores, empleados y clientes es decir salvaguardar sus intereses.

En otras palabras, el Estado debe diseñar una política donde prevalezca la seguridad de las personas que se desempeñan en esta actividad, garantizando estabilidad económica, tecnología, educación y salud, con el fin de transformar el territorio y el tejido social.

Esta es una crítica que se le hace al Estado debido al desinterés que tiene frente a la mirada del cabotaje.

El autor (BARON, 2018) Las experiencias y recuerdos que hemos conocido, también nos han expuesto a tiempos e hitos y versiones locales sobre las formas de desarrollo institucional y del Estado-nación en Colombia, que guardan poca coincidencia con las ideas o ideales que se han construido y se promueven desde los centros (institucionales, económicos, académicos y culturales), en muchas ocasiones sin considerar otras voces y prácticas de las “periferias”. Tal se puede observar en historias como las del cabotaje en el Pacífico, las de los palmeros de aceite de Tumaco o los relatos del militar-empresario del Valle del Cauca, que hacen parte de este libro.

De acuerdo a el autor no se debe priorizar las normativas institucionales sin tener en cuenta el desarrollo y seguridad de la comunidad a través de las dinámicas del cabotaje.

Del mismo modo (Paz, E; armador) expone que a veces las normas que nos ponen, siempre están en choque por la sencilla razón de que nosotros los barcos de cabotaje nos ponen las normas de los barcos mercantes, que es una cosa super diferente, nosotros navegamos costeando cerca de las costas, y ellos navegan super lejos ¿me entiende? Entonces a veces nos quieren imponer las normas que tienen ellos, entonces acá es muy difícil cumplir, ellos son unas multinacionales, son una super empresa que hay plata, acá uno cacharrea como pueda.

El análisis de los diferentes anuncios acerca del papel que juega el Estado frente a las dinámicas del cabotaje es un aporte fundamental para catapultar el crecimiento económico de muchas familias; esta es una clara realidad. Sin embargo, el Estado se encuentra ausente, Es por ello que le damos el crédito a esas personas que han logrado sostener esta actividad durante muchos años.

El autor (CRUZ, 1996, pág. 193) expone que la gran parte de los partidos o de los gobiernos carecían de ideología racionalizando el aparato político que tuviera ese carácter. Además, podía darse en ellos un interés por el crecimiento económico, pero esto a menudo no obedecía necesariamente a impulsos racionales, pero además de este hecho es necesario reconocer que la racionalidad económica tiene finalidades que



le son propias y en un momento en que el Estado actúa por su capacidad de regulación o de modo directo en el ámbito de la economía.

En concordancia con respecto a lo que dice el autor se debe tener en cuenta que mediante el desarrollo económico se crean condiciones de progreso en todos los sentidos, alcanzando un mejor bienestar, una mejor calidad de vida, teniendo presente que para que se logre el objetivo debe de existir una cohesión entre el Estado y en las personas que se desempeñan en el cabotaje, del mismo modo se debe tener en cuenta que el desarrollo económico está sujeto a lo social, la cual incita a la transformación del territorio.

## 8.CONCLUSIONES

Desde los resultados encontrados se puede observar que el cabotaje es una práctica que se ha venido dando en el pacífico colombiano como respuesta a las situaciones inhóspitas y la poca conectividad del territorio, tanto entre las poblaciones internas como con las poblaciones del interior del país. Sin embargo, de la necesidad ha surgido una serie de procesos históricos que hacen que hoy en día el cabotaje no solo sea la forma en que los territorios se conecten, sino, además, haga parte del desarrollo económico y cultural de la zona. El cabotaje, por sí solo, ha venido generando una serie de dinámicas sociales y sociológicas, comunitarias y económicas, que se pueden rastrear desde el desarrollo de la práctica, su uso, y la importancia como elemento que conecta las zonas extrañas y lejanas con los territorios rivereños del pacífico.

El cabotaje ha sido no solo una respuesta para el territorio, sino, además, y en palabra de los sujetos de estudio, una opción de vida para las personas del pacífico, puesto que, muchos de ellos comenzaron sus trabajos, pasando por todos los puestos que pudieran haber dentro de un barco de cabotaje. En ese sentido, no solo se presenta la actividad y la práctica como una forma de conexión entre territorios, sino, además, como un alivio y opción laboral, dando de esta manera una doble utilidad dentro de las dinámicas económicas del pacífico. Es decir, el cabotaje no solo ha conectado al pacífico con otros territorios y con el mismo, sino, además, ha generado opciones de vida, empleos tanto directos como indirectos. De aquí la gran importancia y la relevancia que la gente de mar ve en la práctica de esta importante dinámica.

Por otro lado, se refleja esa poca cercanía que el Estado tiene con la comunidad que práctica dicha actividad de cabotaje, también arroja esa percepción en la población, de que más que ayuda de parte de una entidad que tiene las condiciones, reciben son exigencias de grandes magnitudes las cuales generan un rechazo frente a las “oportunidades” que dicen ofrecer. Es así como se genera ese interrogante si realmente se está pensando en el fortalecimiento y beneficio de esta población que amerita una intervención digna de todo lo que significa sacar adelante por años una actividad que claramente no ha sido fácil ,y necesita intervención en todos los campos para que así haya una buena relación con quienes ayudan al crecimiento constante de la economía de miles de familias, es así como se hace comprender que si esta dinámica de cabotaje está bien soportada por los entes competentes será más fructífera a la hora de la remuneración y acogimiento frente a unas propuestas dadas por el Estado , las oportunidades de generar más empleo en el territorio siempre estarán en principio para la comunidad .ya que eso garantiza el crecimiento no solo individual sino colectivo como es que se reconocen quienes practican dicha dinámica de cabotaje.

## REFERENCIAS

- ALVARES, O., & BLANQUICET, R. (2021). ESTUDIO DE PROBLEMÁTICA QUE AFECTAN LAS OPERACIONES DE LOS PUERTOS DE BUENAVENTURA, PARA LA AGILIZACIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR.
- ARGAËZ, C. (2016). LA ECONOMÍA COLOMBIANA DEL SIGLO XX: UN RECORRIDO POR LA HISTORIA Y SUS PROTAGONISTAS.
- Astaiza Osorio, J., & Cabrera Rosero, J. C. (2015). El transporte marítimo de cabotaje en Buenaventura: entre la eficacia simbólica y la real de la normatividad vigente. Pontificia Universidad Javeriana, Cali.
- BARON, L. F. (2018). EMPRESARISMO, MEMORIA Y GUERRA. UNIVERSIDAD DE ICESI, 18.
- CADENA, J. E. (s.f.). ESTATUTO ADUANERO COLOMBIANO. Obtenido de ESTATUTO ADUANERO COLOMBIANO: [vlex.com.co/colombia](http://vlex.com.co/colombia)
- Compes 3491, Política de Estado para el Pacífico Colombiano, Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, 2007.
- CRUZ, A. S. (1996). LA CEPAL Y LA SOCIOLOGÍA DEL DESARROLLO. CEPAL.
- Eliana Rojas, Luz Londoño y Rafael Muñoz (1996) importancia del puerto de Buenaventura para el desarrollo económico de la cuenca del Pacífico Colombiano.
- Juliana Gómez (2019) con su investigación llamada infraestructura portuaria en Buenaventura Colombia.
- Márquez Calle, Germán (2016) Un río difícil. El Magdalena: historia ambiental, navegabilidad y desarrollo. Revista Digital de Historia y Arqueología, Volumen 28, enero-abril de 2016. DOI: <http://dx.doi.org/10.14482/memor.28.8108>
- Muriel, Rafael Darío (2009) Colombia: Comercio y transportes 1850-1929. Editor: Álvaro Lobo, Medellín Colombia.
- LOUIDOR, W. (2020). DEFENDER LA VIDA E IMAGINAR EL FUTURO. UNIVERSIDAD JAVERIANA.
- Ocampo, José Antonio (1979) Desarrollo exportador y desarrollo capitalista colombiano. En Desarrollo y Sociedad No.1 CEDE Uniandes, Bogotá. P. 135-144.
- Pérez V. Gerson Javier (2005) La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia. Serie Documentos de trabajo sobre economía regional No.64. Banco de la República.

- Ponti, Valery (1965) Historia de las comunicaciones: transportes marítimos. Salvat S.A de Ediciones. Pamplona e Instituto Geográfico de Agostini–Novara, Italia.
- Poveda Ramos Gabriel, Vapores fluviales en Colombia, Tercer Mundo Editores-Colciencias, Bogotá, 1998, Págs. 8-22.
- Valencia Alonso (2021) embarcaciones del rio Magdalena – revista señal memoria.
- William Suarez y Jorge Ayala (2016) el cabotaje marítimo en la cadena de suministros agrícola de puerto Rico.
- Zuluaga Jiménez, Julio Cesar (2009) La historiografía económica sobre el Valle del Cauca, Siglos XIX-XX. Temas, espacios y tiempos: Una aproximación cuantitativa. En HISTORELO Vol. 1, No. 2, diciembre 2009.