



Revista del Programa de Arquitectura  
de la Universidad del Pacífico

[www.unipacifico.edu.co](http://www.unipacifico.edu.co)

# BUENAVENTURA SIN VENTURA

## ¿Un Infierno en un Paraíso o un Paraíso en un Infierno?

Por: Hernán Ordóñez Valverde\*

Figura 1. Aerofotografía Isla Cascajal, Buenaventura



Fuente: panoramio google maps.  
fotógrafo Dominique Hazard

### Introducción

Buenaventura es una de las ciudades más antiguas de Colombia, de las más antiguas de América Latina y uno de los puertos más antiguos sobre el Pacífico a nivel internacional, con una de las mayores biodiversidades del planeta. Nacida al lado del océano más grande del mundo, es el municipio más grande del Valle del Cauca. Su puerto marítimo forma parte de la red comercial más extensa del mundo y es el principal centro de descarga de mercancía del país. Además, es uno de los territorios donde la pluviosidad alcanza los más altos niveles del planeta, con enormes ríos y quebradas por doquier.

Actualmente es la capital de la Alianza para el Pacífico y fue recientemente declarada, por el gobierno nacional, Distrito Especial. Sin embargo, también ha sido abandonada a su suerte por muchos años, y extrañamente, procesos endogámicos inducidos, la han limitado en el presente a un ambiente pre-moderno, enredando su futuro en una transición forzada por falta de perspectiva política y económica, con una entronización de poderes y procesos rizomáticos en un escenario de dominio de gran complejidad. Sus habitantes, cada vez más conscientes de su propia identidad, ven como un valor preservado en tradiciones ancestrales se encuentra en peligro de continuar diluyéndose en un tiempo sin época.

La Identidad podría ser el último bastión de defensa de la ciudad ante el advenimiento de grandes transformaciones que se avecinan de manera inexorable, cambios largamente esperados, pero nunca a la velocidad que se están desarrollando. Uno de los ejemplos visibles de esta incongruencia entre la realidad presente y el posible futuro, es el abandono total de esta ciudad, y sobre todo, las condiciones de vida en los terrenos ganados al mar por cientos de familias bonaverenses que habitan en condiciones infrahumanas en los esteros.

Figura 2. La Playita.  
Fuente: Hernán Ordóñez Valverde



\*Arquitecto, docente e investigador del Programa de Arquitectura de la Universidad del Pacífico

“De Buenaventura no se sabe si es una buena ventura...” Buenaventura está en la voz y el pensamiento de inversionistas, de políticos, de banqueros, de importadores y exportadores, de mercaderes, en fin, de la flora y fauna de quienes impulsan la economía. Pero también en el pensamiento y voz de académicos, investigadores, intelectuales, de los jóvenes, de los niños, de la gente en general, de los bonaverenses. Buenaventura se ha quedado en los “corredores”, por los lados del “patio”, por fuera del “salón”, tratando de “oír algo”, pero detrás de la puerta. Y sus “representantes” aún se encuentran pensando en recoger lo que se pueda caer de las mesas de conversación, para entregárselo generosamente al pueblo bonaverense como si se tratara de una gran pesca en altamar. La ciudad ha estado de espaldas a lo que sucede, encerrada en una especie de contenedor con acceso solo a los bordes, a los esteros, hasta ahora, su única salida.

Más de la tercera parte de la población vive en construcciones palafíticas, asentadas en terrenos ganados al mar: nada nuevo en ciudades costeras, nada nuevo en el mundo, nada nuevo en la tecnología de la construcción, nada nuevo en la imagen de la pobreza de Buenaventura.

La forma de ocupar los esteros, las formas de vida en el transcurrir de la cotidianidad, ganándole la seguridad alimentaria al mar y viviendo al mismo tiempo encima de éste, tiene connotaciones sociales, económicas, culturales y formales, dignas de mirarlas con detenimiento, con juicioso rigor académico, con respeto y decencia, pues muchos bonaverenses que nacieron y viven en esas frágiles viviendas han llegado al hoy, desde un largo camino de más de cuatrocientos años, desde donde se originaron los homínidos: del continente africano.

## **Puerto o ciudad, paraíso o infierno**

Buenaventura, “un Infierno en un Paraíso o un Paraíso en un Infierno”; subtítulo que puede sonar dramático, ampuloso, exagerado o un disfemismo, sobre todo no académico... también hace pensar en lo que hace parte del discurso de quienes piensan la ciudad ¿Es Buenaventura un Puerto con Ciudad, o es una Ciudad con Puerto? o ¿Buenaventura es una Ciudad de Paso?, esto último si se tiene en cuenta que la población flotante –por fuera del Censo- puede llegar a superar la tercera parte de la población residente.

La ciudad es una urbe donde la riqueza fondea el puerto y se va rápidamente, sin permanecer ni en el puerto ni en la ciudad, así como entra, sale. ¿Será que incluso sus mismos moradores ancestrales se sienten de paso, o los han hecho sentir así, que Buenaventura no es de ellos?... ¿es prestada?, ¿de paso?

Cuando un bonaverense prospera aquí en su tierra, compra casa o apartamento en Cali, Buga o Tuluá, entonces, ¿quiénes se quedan viviéndola o sufriendola hasta la muerte, por fuera del tiempo laboral?, ¿Quiénes son esos que educan a sus hijos en Buenaventura?

Puede proponerse también un título que no genere resquemores, aséptico, que pase desapercibido en el ambiente de la “normalidad”. Títulos eufemísticos como: “La Ciudad de Buenaventura, un Diagnóstico” o sería mejor “Buenaventura, otro diagnóstico”; o “Buenaventura frente a los Retos del Siglo XXI”, “Buenaventura ante la Postmodernidad” o, mejor, “Buenaventura ante la Modernidad”, y así hacer alusión a lo que se considera, en escenarios académicos, como uno de los territorios más sobre diagnosticados del país.

¿Cuál es el punto de partida para amarrar y contextualizar las observaciones que vienen? Dos mojones de anclaje: primero, el descubrimiento de América por parte de Cristóbal Colón en 1492 (hace 521 años) – aunque ya se sabe que fue descubierta por los Vikingos mucho tiempo atrás-. La llegada de los europeos se puede asimilar como el comienzo de

un fenómeno cultural, ideológico, político, económico y social llamado globalización. Y, el segundo, el final de la Segunda Guerra Mundial en 1945, punto de partida para el dominio del comercio mundial por parte de Oriente por el Océano Pacífico. Asimismo, pueden considerarse un tercero y un cuarto no menos importantes, el Canal interoceánico de Panamá en 1914, que reemplazó al Estrecho de Magallanes, y la llegada del Tren en 1915 que empezó a vencer finalmente el aislamiento.

## Buenaventura

Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Eco-turístico, con una superficie de 6.078 Km<sup>2</sup>, fue fundada el 14 de julio de 1540 (hace 473 años) por Juan de Ladrilleros, sobre la Isla de Cascajal. La ciudad recibió su nombre por haber sido fundada el día de la fiesta de San Buenaventura.

“En 1546 había solo tres o cuatro vecinos oriundos de Cali, encargados de despachar las mercancías, y que era tierra enferma, áspera y muy lluviosa”, dice Don Juan López de Velasco.

Con una población actual de 362.625 habitantes y una densidad de 92,56 habitantes por hectárea, tiene el puerto marítimo más importante de Colombia, donde se mueve más del 60% del comercio del país. Es, probablemente, la segunda región más importante en biodiversidad del mundo, en ella conviven ecosistemas diferentes como el marítimo, el fluvial, las selvas, los bosques y los esteros. Las dos vías más importantes de comunicación son la carretera Simón Bolívar, por Anchicayá, que la conecta con Cali y así con el sur de país, y la carretera Alejandro Cabal Pombo con Guadalajara de Buga y así con el centro y norte Colombia. Por vía aérea están los aeropuertos Gerardo Tobar López de Buenaventura y el de Juanchaco.

*“Buenaventura, al mismo tiempo es el municipio del Valle que constituye parte del Litoral Pacífico, la región histórica de actividad minera de aluvión que integró la economía esclavista de terratenientes, mineros y comerciantes del suroccidente, durante la Colonia y la República, bajo el control de las élites blancas de Popayán y otros centros urbanos pequeños entre los siglos XVII y XIX, como Buga, Cali y Cartago. Sin embargo, una vez alcanzada la abolición de la esclavitud, la relación económica e histórica de dichas élites con esta región del Pacífico y su población (en su gran mayoría conformada por descendientes de esclavos negros, como la existente en importantes zonas a lo largo del valle geográfico del río Cauca) no ha sido favorable a procesos de integración socioeconómica para sus pobladores negros. Es decir, este contexto histórico de larga duración permite entender la marginalidad secular en diferentes aspectos de esta región del departamento del Valle, así como las dinámicas de desarrollo del mismo.”<sup>2</sup>*

Con esto empezamos a entender el tema de la “deuda histórica” marcada en las relaciones de poder interno, sus lazos con el resto de país y sus clases dirigentes. Es pertinente citar en este punto a Makota Valdina: “No soy descendiente de esclavos, yo desciendo de seres humanos que fueron esclavizados”. ¿Por qué Buenaventura a 473 años de su fundación y siendo una de las ciudades más antiguas de Colombia parece una ciudad “nueva”, en el sentido de “sin terminar”, sin consolidar, una ciudad abandonada a su suerte, de espaldas al desarrollo de otras regiones del país?

<sup>2</sup> Convive VII. Revista Escala

Buenaventura presenta importantes diferencias con otras ciudades: de solo de 7 años de fundación con Cartagena (1533) que tiene una población de 955.250 habitantes y Barranquilla (fundada en 1533), con una población de 1'206.946 habitantes; es menor en 2 años que Bogotá (fundada en 1538) y que posee una población de 7'363.782 habitantes, y una densidad 4.146 hab./km<sup>2</sup> (2010); es mayor que Medellín en 135 años (fundada en 1675) y tiene una población de 2'499.080 (2013) habitantes, y un área metropolitana de 592.100 habitantes, y una densidad de 6.925 hab./km<sup>2</sup>; es menor en 3 años que Cali (fundada en 1536) y tiene una población (2013) de 2.319.684 habitantes, y un área metropolitana de 3'466.096 habitantes, con una densidad de 4.099,8 hab./km<sup>2</sup>; K es mayor en 33 años que Buga (fundada en 1573) que tiene una población de 115.772 habitantes, y una densidad de 138 hab./km<sup>2</sup>; es menor en 3 años que Santa Cruz de Mompo (fundada en 1537) que tiene una población de 41.585 habitantes (2005), y una densidad de 51 hab./km<sup>2</sup>; es mayor en 1 año que Santa Fe de Antioquia (fundada en 1541) y que tiene una población de 22.764 habitantes (2002), y una densidad de 46 hab./km<sup>2</sup>; también es mayor en 32 años que Villa de Leyva (fundada en 1572) que tiene una población de 9.645 habitantes, y una densidad de 75,35 hab./km<sup>2</sup>; es menor en 3 años que Popayán (fundada en 1537) y tiene una población total (2010) de 265.702 habitantes, y un área metropolitana (2008) de 417.797 habitantes, con densidad de 549,98 hab./km<sup>2</sup>; y es menor en 1 año que Tunja (fundada en 1539) que tiene una población (2013) de 181.407 habitantes.

Buenaventura fue fundada 48 años después del descubrimiento de América. Buenaventura no es joven, comparte la misma antigüedad que las ciudades más importantes de Colombia. Se pueden establecer rápidamente las diferencias de edad con las ciudades más importantes de América Latina por el Pacífico, empezando por Guayaquil (Ecuador) mayor en 6 años, fundada en 1534 con una población (2013) total de 526,927 habitantes, y una de densidad 7.345,7 hab/km<sup>2</sup>; mayor en 4 años que Valparaíso (Chile), fundada en 1544 con una población de 294.848 habitantes (2012), y una densidad

de 672,91 hab./km<sup>2</sup>; y menor en 5 años que Lima (Perú), fundada en 1535 con una población de 7'605.742 habitantes (2007), y una densidad de 2854,29 hab./km<sup>2</sup>.

También se puede hacer referencia a las ciudades más importantes con puertos en el Océano Pacífico, como: mayor en 302 años que Hong Kong (Puerto Fragante) fundada en 1842 con 7'009.200 habitantes y una densidad de 6.325,9 hab./km<sup>2</sup>; mayor en 16 años que Macao, fundada en 1556 con 556.400 habitantes y una densidad de 17.310 hab./km<sup>2</sup>; mayor en 279 años que Singapur fundada en 1819 con 5'353.494 habitantes y una densidad de 7.680,77 hab./km<sup>2</sup>; mayor en 86 años que Taiwán, antigua Formosa (Hermosa), fundada en 1626 con 23.046.177 habitantes y una densidad de 668 hab./km<sup>2</sup>; menor en 7 años que Bombay, India, fundada 1533 con 12'478,447 habitantes, y una densidad 20,694 hab/km<sup>2</sup>.

La isla actual de Bombay se puede tomar como ejemplo, para el caso bonaverense, pues es el resultado de un proceso de ganar terrenos al mar, que ha continuado hasta la actualidad. Antes de la llegada de los europeos, hasta el siglo XVII, el territorio de la actual isla de Bombay constaba de siete aldeas pesqueras, cada una sobre un islote separado, de los cuales cinco (Mazagaon, Wadala o Worli, Mahim, Parel y Bombay) se agrupaban en círculo, mientras que las dos más pequeñas (Colaba y Chota Kolaba, [Pequeña Colaba u Old Woman's Island, isla de la Vieja]) formaban una prolongación hacia el sur. Primero los británicos, en el periodo colonial, unieron los cinco islotes y generaron una laguna interna. Para 1862 ya se habían completado los grandes proyectos de ganar terrenos al mar, y las antiguas siete islas se habían fusionado en una sola.

Buenaventura es, conociendo la trayectoria de las ciudades mencionadas y con sus posibilidades, potencialidades ocultas y evidentes, una ciudad sui géneris. Cabría preguntarse asimismo: ¿qué paso?, ¿qué está pasando? y por lo tanto ¿qué puede pasar?, o es que en Buenaventura tenemos dos mundos coexistiendo –mundos paralelos-, uno pre-moderno y otro casi moderno, en el supuesto

de que este último exista en la región Pacífica o pueda llegar a existir... ¿en un salto imposible al postmodernismo vadeando lo moderno? Y encontramos entonces a la dirigencia política dándole hoy una capa de modernización para ajustarla a los nuevos poderosos vectores de comercio mundial, escondiendo una deuda en infraestructura de más 60 años, y una social de más de cuatrocientos años.

Buenaventura es parte de una Región, con Chocó, Cauca y Nariño, todos estos departamentos están en la Región Pacífica, una de las cinco en que se divide Colombia, las otras cuatro son: La Caribe, La Andina, La Orinoquía y La Amazonía. Podemos hablar de un triángulo en el sentido administrativo y financiero con ciudades como Tumaco, en Nariño (Distrito Especial desde el 2007), segundo puerto después del de Buenaventura, y Quibdó (capital del Chocó), probablemente la región con mayor pluviosidad del mundo, Buenaventura constituye nodo regional, en ese sentido.

La ciudad ha estado sometida durante todo este tiempo, a un aislamiento social, político y educativo, a un aislamiento al mundo del progreso del eje norte-sur y a la segregación étnica, como si fuera un estorbo para el Valle del Cauca. La mentalidad general de pueblo de Buenaventura es pre-moderna en casi todos sus comportamientos, cosa que no dista mucho de otras regiones olvidadas del país.

La morada bonaverense da la impresión de una ciudad en obra gris, en construcción, sin terminar, ¡sin terminar lo construido, o sea lo hecho! puede pensarse que es nueva... desde el sentido de "sin terminar", aunque visiblemente se quedó casi toda sin terminar. A esa imagen contribuye bastante el clima, la intensa humedad relativa y la salinidad del mar, que ataca las pinturas y revestimientos de los edificios, cubriéndolas de una pátina oscura.

En Buenaventura existen varias Buenaventuras que conviven como ghettos: la Isla del Cascajal, la de ambos lados de la avenida Simón Bolívar, y los Esteros; además de otros

como los sociales, políticos y económicos que actúan sobre las tensiones del territorio, camuflados o disfrazados en muchos aspectos de racismo o lucha de minorías. Todos se reúnen después del Puente El Piñal, en Cascajal, una Isla de 3 kilómetros de longitud con una superficie irregular con depresiones en las dos extremidades y coronada por un cerro llamado la Loma. Sus grandes posibilidades, con su poderoso presente y el probable grandioso futuro, ha hecho a esta ciudad blanco de fuerzas de la ilegalidad y la corrupción desde el siglo XVI, sin que el Estado haya podido nivelarla, situaciones que han impedido su consolidación dentro de los estándares de desarrollo y crecimiento de otras ciudades con iguales o parecidas tensiones, pero sobre todo, ha impedido su afirmación definitiva.

Haciendo algo de prospectiva, en Buenaventura es difícil que aparezcan conurbaciones. Ninguna ciudad está "tan cerca" como para crear un área metropolitana en el sentido de las que conocemos en el país o en el resto del mundo urbanizado. Esto quiere decir que es posible la aparición de nuevos ghettos urbanos dentro de su territorio como salida a su des-consolidación, ciudadelas autosuficientes, nuevos barrios con características de condominios o sea cerrados, con entrada y salida; villas dominadas por el "miedo ambiente", en aglomeraciones "tipo uva", conjuntos cerrados unidos por avenidas, calles desoladas que pocas personas recorren a pie, solo para vehículos.

Existe, sin embargo, un triángulo intermunicipal Buenaventura-Buga-Cali sin consolidar, integrando un sistema jerarquizado de servicios, de interdependencia funcional y dinámica, con sus propios grupos sociales, una personalidad, unas culturas propias y unos intereses económicos comunes, una "conurbación regional". La clave está en que una de esas ciudades no termine dominando a las otras y convirtiéndolas en satélites de sus propios intereses, pues las conurbaciones casi siempre se dan alrededor de capitales, lo que podría ayudar a explicar por qué Buenaventura no se ha consolidado. Es evidente que Cali como Buga siguen mirando a Buenaventura solo como puerto, estas ciudades se



abrogan la necesidad de ser puertos secos, o centros de operaciones logísticas, razón que les asiste por ser nodos, cruce de caminos que orientan el tráfico por el norte (Buga) y por el sur (Cali).

La razón del gobierno actual ha sido por demás aclaratoria, diseñar y permitir la designación como Distrito Especial largamente detenida por senadores y representantes de otras regiones del país, sobre todo porque Buenaventura también ha sido designada la capital de la Alianza del Pacífico, escenario que la ubica, de manera preponderante, en estos triángulos codiciosos, sobre todo porque volver Distrito Especial a Buenaventura la saca de la órbita de la gobernación del Valle y la pone a girar alrededor de Bogotá, con injerencia directa de la presidencia.

Convertida en la capital de la Alianza del Pacífico, Buenaventura entra en la órbita de la red de comercio más importante del mundo, por el tamaño de operaciones, incluso más importantes para la ciudad y la nación que los TLC, pues en esta –Alianza que continua creciendo– es un negocio biunívoco, de doble propósito, donde las transferencias comerciales son más benéficas y sinérgicas para los países miembros. Al ser de ambos sentidos, se puede comprar tanto como se puede vender, y es una operación de gran aliento dentro de las posiciones geopolíticas.

La Isla de Cascajal es el puerto, pero debería ser el puerto toda la Isla, toda su circunferencia dedicada al descargue y cargue de mercancía con operaciones logísticas de transporte y comercialización, solo interrumpido por el Malecón, por los hoteles, restaurantes y miradores. Debería tener el puerto como primer uso y privilegiarlo por encima de los otros –en la Isla– y mantener en ese sector solo usos complementarios básicos, como el financiero –bancos–, administrativo –oficinas gubernamentales y privadas–, hoteles, restaurantes, comercio, vivienda en alta densidad –apartamentos–, y descartar definitivamente la vivienda de baja y media densidad y el comercio de uno o dos pisos. Se debería pensar, además, en una o dos vías perimetrales, conocidas como variantes o

circunvalares, incluso vincular el continente con un puente largo por la zona boscosa o de manglares, o uno paralelo a El Piñal que lo lleve por la nueva circunvalar que se haría por el límite de los esteros, una avenida turística que permita ver el mar de manera continua, ver los esteros, porque, como dato curioso, las construcciones en Buenaventura pueden estar al lado del mar pegados a este, pero no se ve, así esté a unos pocos metros.

La ciudad, en general, siendo una península está ajena a los valores estéticos y de armonía que aporta el océano; circunvalar turística con todos sus valores agregados que sería interesante indagar, sobre todo por la generación de prosperidad a los habitantes de los esteros, negocios en los bordes vinculados directamente al mar. En otras palabras, reconocer territorial, política y económicamente que Buenaventura cuenta, por lo menos en este momento, por el puerto.

Cuando se habla de dejar toda la periferia de la Isla Cascajal como Puerto, es por supuesto con la presencia de un corredor que desemboque en el muelle turístico de características públicas en el Malecón, dejando el resto de periferia para el puerto comercial de cargue y descargue de buques de contenedores. Como estos terrenos son públicos, se deberá conservar esa característica, sus utilidades de arrendamiento o comodato serán del Distrito de Buenaventura, o sea de los bonaverenses. Su inversión podrá estar amarrada a soluciones de las desigualdades sociales y económicas de la población más vulnerable de la ciudad, y al mejoramiento de la infraestructura de servicios del distrito en general, entre otras cosas. Se refiere a no tenerle miedo a la riqueza, dejar esos pendejismos asistencialistas que impiden que los otros mejoren sus condiciones económicas, permitiendo el ingreso seguro de capitales frescos nacionales e internacionales de inversionistas privados.

El Distrito se constituye por sí mismo, por su puerto, en parte integral de una red mundial de comercio, de transporte marítimo, donde la ciudad-puerto es más importante que la ciudad-región, más que el mismo Estado colombiano como tal, por lo menos para

esta red. Podríamos decir que estamos ante una nueva configuración del mundo, ante la constitución de ciudades-estado, como en la Edad Media, cuando eran más importantes las ciudades-estado que las mismas capitales o que el mismo país, y estas se manejaban solas, casi independientes del resto de la nación, bueno eran naciones incipientes. Entonces, hoy se puede hablar de un Neoevo (una nueva Edad Media), en ese sentido, y cabría la pregunta de si estamos ante una “Involución” desde el punto de vista moderno del Estado-Nación... dominadas por el comercio y los financieros, operando como ciudades-estado, soberanas e independientes desde el punto de vista comercial y amarradas a una red global de comunicaciones y transacciones.

### Terrenos ganados al mar

Los terrenos ganados al mar con construcciones de viviendas en palafitos (los palafitos son viviendas apoyadas en pilares o simples estacas o casas en el agua construidas sobre cuerpos de aguas). Estos palafitos son una tecnología constructiva y arquitectónica de la

prehistoria (es el período de tiempo transcurrido desde la aparición de los primeros homínidos, hasta la existencia de documentos escritos, algo que ocurrió en primer lugar en el Oriente Próximo hacia el 3300 A.C... En Europa se han encontrado construcciones de ese tipo del Neolítico (Edad de Piedra, probablemente antes de año 7000 A.C). Este tipo de construcciones se encuentra tanto en las costas del Océano Pacífico como del Atlántico y en las riberas de algunos ríos.

Como dato curioso, en África, una ciudad nombrada Ganvié y situada en Benín, en la costa occidental de ese continente, está ubicada dentro del lago Nokoue. Debido a su peculiar situación espacial, solo se puede acceder a ella en barco, esta arquitectura fue considerada por la UNESCO como patrimonio cultural de la humanidad en el año 1996. Ganvié fue construida en el siglo XVI por la etnia Tofinu con el fin de defenderse de otras tribus que no permitían a sus guerreros entrar al agua, y su posición estratégica determinó que en el periodo del tráfico esclavista pudiera defenderse de la persecución de los mercaderes de seres humanos.

Figura 3. Ganvié –Benín África-



Fuentes: Wikimedia Commons. Fotógrafo Dominik Schwarz.



Figura 4. Fotografías de construcciones palafíticas en Ganvié –Benín África-



Fuentes: Wikimedia Commons. Fotógrafo Dominik Schwarz.

Figura 5. Aerofotografía de Buenaventura



Fuentes: Panoramio de Google Maps, fotógrafo Dominique Hazard.

*“Las tierras ganadas al mar, ganancia de tierra, mar robado o recuperación de tierra es el proceso de colocar tierra o arena donde antes hubo mar o agua. Se trata de dos prácticas distintas, una de ellas implica la obtención de nuevos suelos a partir de los cauces de los ríos o del mar, utilizables fundamentalmente en la creación de nuevos asentamientos urbanos, o en la agricultura. La otra práctica se refiere a la restauración a un estado más natural de los suelos afectados anteriormente por alguna catástrofe ecológica (como puede ser la contaminación, la deforestación o la salinización), que los había hecho inutilizables.”<sup>3</sup>*

Los terrenos ganados al mar son públicos e inajenables, y su manejo está en manos de la DIMAR, y se definen, según la norma establecida, desde una distancia de 50 metros desde la línea de costa de la marea alta hacia adentro en tierra firme. El Artículo 63 de la Constitución Nacional afirma que los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardos, el patrimonio arqueológico de la nación y los demás bienes que determine la Ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

La inalienabilidad se refiere a la imposibilidad de negociar dichos bienes, venderlos, donarlos, permutarlos, mientras que la inembargabilidad, significa que no podrán ser hipotecados, embargados. La imprescriptibilidad expresa el derecho a una protección especial que impide a los particulares acceder a estas propiedades.

A pesar de estas consideraciones especiales de las leyes colombianas sobre los manejos de los terrenos públicos se han creado múltiples teorías –todas utópicas– sobre el destino de lo “público”, su utilidad práctica en el espacio, su relevancia en la economía, sus

<sup>3</sup>Wikipedia

tensiones en la política, su reflejo en el espacio y en lo social, porque, en últimas, lo que hay que resolver son las tensiones entre lo público y lo privado, es ahí donde se define y se redefine el territorio. ¿De quién son los esteros? Se precisa hacer referencia a hechos que teóricamente pueden llegar a convalidar la “invasión” y posibilitar en cierta medida la “posesión”, aunque el entramado jurídico ha dejado claramente establecido que los bienes de uso público son de la nación, y son una extensión de terreno o espacio territorial cuyo dominio pertenece a la República y su uso o aprovechamiento pertenece a todos los habitantes de un territorio, según lo previsto en el Artículo 674 del Código Civil.

Las playas, los terrenos de bajamar y las aguas marítimas son bienes de uso público, por tanto intransferibles a los particulares, quienes sólo podrán obtener concesiones, permisos o licencias para su uso y goce, de acuerdo con la Ley. En consecuencia, tales permisos o licencias no confieren título alguno sobre el suelo ni el subsuelo (Artículo 166 D.L. 2324/84 DIMAR). En estos casos se puede olvidar o pretender ignorar las leyes, pero cualquier acción de legalización de terrenos públicos por parte del gobierno destaparía una “Caja de Pandora jurídica”.

Las posesiones podrán seguir ahí, pero ilegales –como están-, y con muy poca posibilidad de atención por parte de los dineros públicos, o sea del distrito, del departamento, o del Estado nacional, así sean posesiones “legítimas” porque algo que se puede alegar, es la posesión “legítima”, pero aun así es ilegal. La mayoría de las ciudades colombianas se construyeron sobre terrenos ejidos, públicos, del control de los municipios, para luego ser legalizados, pero es distinto, porque con los esteros se suma “lo público” con “el alto riesgo”, un coctel explosivo.

Buenaventura es calificada como una ciudad por el POT (Plan de Ordenamiento Territorial), mientras que la denominación de Distrito Especial por parte del gobierno nacional, obliga a la Administración a adecuar el POT a los requerimientos de su nueva condición, por eso se convocó por parte de Findeter (Financiera del Desarrollo – constituida como una sociedad de economía mixta del orden

nacional, organizada como un establecimiento de crédito, vinculada al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y sometida a vigilancia por la Superintendencia Financiera de Colombia) a concurso, el Nuevo Plan de Desarrollo o “Máster Plan”.

Al dejar la periferia de la Isla despejada, la población de los esteros debe tener un trato digno por parte de la administración distrital, no con el consabido macro-proyecto 1 y 2, esto no le sirve realmente a las personas que toda su vida han vivido en estructuras palafíticas, pegadas al mar, personas que nacieron y se criaron ahí..., por muchas razones que no son el tema general del artículo, pero asumamos el trato digno, como premisa de ese reconocimiento. ¿Qué entendemos por “trato digno”? es más sencillo de lo que se piensa, es inclusión, no sólo en el reconocimiento como ciudadanos, sino, sobre todo, en los bienes del Estado o sea económicos, no desde el punto de “comprarles la posesión” no, es participarlos de las utilidades del Estado sin paternalismos asistencialistas... está comprobado que estos últimos favorecen la mendicidad, el clientelismo y el empobrecimiento, todo esto le da aire a la corrupción.

Estos terrenos deben ser integrados a la actividad económica de esos negocios o de sus valores agregados, con trabajo, educación y salud dignos.

Para los colombianos representados en un Estado democrático fuerte, siempre será más económico “sostener” una familia educada, saludable y con trabajo.

No se trata de anticipar el futuro, de imaginarnos una Buenaventura del futuro, creo más bien, que se pueden imaginar los problemas del futuro con base en los datos y realidades pasadas, e interpretando el presente y sus tendencias.

### **Terrenos ganados al mar**

La población mayoritaria en Buenaventura es, desde sus inicios, afrodescendiente. Constituye el 88,5% de la población actual, según cifras del DANE. Son los descendientes de los primeros africanos esclavizados

traídos al Nuevo Mundo, su comercialización se llevó a cabo desde el siglo XVI a fines del siglo XVI, ante el exterminio de los pueblos indígenas nativos y la falta de mano de obra para la explotación de las minas y trabajos en las haciendas, autorizados por la Corona Española, pero también muchos de ellos llegaron de contrabando a la Costa Pacífica, hombres y mujeres entre 16 y 30 años de edad y bebés de brazos o “mulequines”. Los que sobrevivieron al infierno de la captura, al sometimiento y al viaje sin regreso, formaron un nuevo concepto sobre la maldad humana proveniente de la codicia: la esclavitud racial. Estos llegaron provenientes, principalmente, de las regiones africanas y de los famosos puertos de la “trata negrera” ubicados en Cabo Verde, Santo Tome, Guinea y el Congo.

Este ingrediente ancestral en la construcción de la identidad negra en América, en este caso de la región del Pacífico, y similares situaciones de extrema pobreza, de exclusión, de dominio y explotación por parte del poder político, constituyeron elementos característicos de los “nuevos negreros”. Pero en ese caldo social pueden estar los descendientes espirituales del “Jefe Singbé” que protagonizó la rebelión en el barco Amistad, en 1839, una de las primeras rebeliones de africanos esclavizados documentadas. La identidad prevalece en los fantasmas de la “Nación Negra”, de sus ancestros, en el sincretismo religioso donde detrás de la estampa de un santo alumbrado de la iglesia Católica está uno de la Unbanda o del Vudú, y se trasmite de generación en generación. Se debe tener en cuenta también a los musulmanes, cuyos ancestros fueron sometidos igualmente a la esclavitud en las Américas.

El reto mayor enfrentado por el gobierno nacional está en lograr liderar las fórmulas políticas-sociales-económicas-culturales para ligar las desgarraduras sociales, llenar el abismo de la desigualdad, cocer las diferencias, crear las escaleras que les permitan a los bonaverenses llegar a la prosperidad sin dejar de ser. Todo lo anterior se ilustra con la paradoja de Teseo, también conocida como El barco de Teseo. Esta es una paradoja de reemplazo que cuestiona si cuando a un objeto se le reemplazan todas

sus partes, este sigue siendo el mismo. ¿Es la misma identidad en la población afrodescendiente la de antes con la de ahora, después de más de cuatrocientos años, y de varias generaciones...? O es otra, adaptada a las circunstancias, heredera secreta de sus costumbres, de su cultura, de sus rasgos étnicos y antropométricos transformados en la mezcla racial del mestizaje. En nuestro caso, la que sea, así hoy hablen solo español y estemos ante la presencia de un sincretismo propio en una población afrodescendiente del 88,5% sobre el total de los ciudadanos en Buenaventura, lo que fácilmente nos concluye es que Buenaventura es Negra. Estamos, entonces, ante una Identidad Negra colombiana:

*“La identidad es una fuente de sentido y experiencia para la gente”. Spence, 1976, pág. 172 (retomada de Manuel Castells “La Era de la Información” El Poder de la Identidad, Vol. 2).*

La pregunta es ¿cómo... sobre todo, por qué los resultados del “laissez faire, laissez passer, le monde va de lui même” (Dejar hacer, dejar pasar, el mundo va solo) que ha sido la política aplicada, ha creado un “infierno” en Buenaventura, con tanto “calor” que es un impedimento para el futuro próximo y lejano, no para los bonaverenses como tales, que han sobrevivido con poca o ninguna ayuda?, ésta incertidumbre constituye un probable riesgo para un mercado de más del 60% de las importaciones del mundo en Colombia, que demanda infraestructura en obras civiles, e infraestructura social y política que genere seguridad, confianza a largo plazo, y sobre todo, control social. No han bastado los “pactos secretos” que por secretos no pasan de una conjetura –solo comprobable con la desigualdad, la inequidad y los altos índices de corrupción evidente-, pactos ocultos que siempre se negarán, entre los políticos, industriales, exportadores e importadores y el gobierno para lograr entrar esta riqueza sin que se vea, pero que es evidente por lo grande.

## Conclusiones

Definitivamente, Buenaventura a pesar de sus contradictores, de sus “malos hijos”, para satisfacción de los colombianos que están conscientes de la deuda histórica con la región del Pacífico, y para beneplácito de sus querientes, en un mundo cada vez “más pequeño”, está “condenada” al desarrollo y destinada a la prosperidad. Buenaventura no será solo una ciudad-región o una ciudad-estado, será una ciudad cosmopolita.

Buenaventura es una ciudad con características sumamente particulares, donde predomina la etnia negra, que ganando los terrenos al mar, lo cual constituye una realidad y no un mito, aún hoy se sigue realizando, incluso en grandes obras de ingeniería, al nivel de países y ciudades como: Dubái, Holanda, Hong Kong, Bombay, Mónaco, Gibraltar, Singapur, México, Río de Janeiro, Corea del Sur, Macao, Japón; entre otros.

La vivienda sobre palafitos o construcciones palafíticas tampoco son un mito ni una aberración urbana, son una realidad desde la prehistoria en varios países del mundo. La vivienda en palafitos no es necesariamente una vivienda pobre, y para pobres. Resolviéndose los problemas de servicios públicos, se estarían mejorando las condiciones de salud pública, sin mover radicalmente a estas familias afincadas en esta modalidad de vida.

Una ligereza de las decisiones políticas con respecto al manejo de los terrenos ganados al mar en Buenaventura, podría llevar a pensar que la única solución posible sea la reubicación de la población que vive en estas condiciones. Respecto a este problema pueden existir otras alternativas, incluso la generación de enmiendas a la Ley o interpretaciones de la misma, en algunos casos, o reubicación en terrenos firmes con salida directa al mar que mantenga iguales o mejores condiciones de hábitat; entre otros elementos.

Una reubicación miope, sin consideraciones holísticas –más allá de la Ley- puede conllevar a un deterioro mayor de las condiciones sociales y económicas, y puede, incluso, promover equivocadamente unas condiciones arquitectónicas de menor calidad habitacional, así tengan resueltos los problemas de servicios públicos y relativa seguridad o estabilidad, pensar que estas –las reubicaciones- parten en pedazos la Identidad de Resistencia es un error largamente sostenido sobre la base de la pobreza, represión y el desconocimiento deliberado de la diferencia. Hay una condición fuerte de la etnicidad en este caso, no se pueden borrar los rostros, cambiar los cuerpos, trasponer las huellas, ignorar los fantasmas de los antepasados, no, eso es parte de la Resistencia y materia prima del proyecto –de dónde venimos, dónde estamos y hacia dónde vamos-.

Perder el acceso directo al Mar por parte de las familias de los esteros, sería una de las peores decisiones que el gobierno local podría tomar, se estaría, con esa medida, desarraigando años de cultura en ese hábitat, produciría daños en el concepto de identidad formado por estos habitantes lacustres y promovería de manera indirecta un deterioro mayor en los lazos de cohesión social, provocando una mayor marginalidad.

La búsqueda del mejoramiento de las calidades de vida en las zonas de los terrenos ganados al mar, debe considerar una revaloración de las tradiciones culturales de la comunidad. Porque quieran o no, hay una “consolidación” antigua en estos bordes, en estas fronteras. El posible mejoramiento de las condiciones simbólicas y compositivas de la vivienda en palafitos, con proyectos de urbanismo y arquitectura es factible. Se debe encontrar una base modular bioclimática, inteligente y flexible, que pueda reinterpretar la simbología, la estética y las tecnologías aplicadas en esta, para que sea una arquitectura sostenible con significado.



El peso de la Identidad será relativo en la influencia de la conducta de la gente, y dependerá de las negociaciones y acuerdos entre los individuos y las instituciones que los representan. Considerar con mucho respeto la Identidad Afrodescendiente, donde subsiste una identidad negra que va más allá de la etnia, así sea diluida en un sincretismo. Esta puede llegar a ser tomada como una Identidad de Resistencia.

Por último, reiterar que esta es una primera aproximación de un tema que fue aclarado en las anteriores conclusiones de este artículo, es sui-géneris, también, como Buenaventura, y más con una “Buenaventura Negra”, de gran complejidad, producto de una “inmersión rápida” a fondo, de una situación de urgente actualidad. Necesaria para el arranque de la investigación planteada en la Universidad del Pacífico por el colectivo de docentes investigadores de los Programas de Arquitectura y de Sociología, inicialmente.

## Referencias

BAUMAN, Zygmunt. Tiempos líquidos. Vivir en una época de incertidumbre. Ensayo. Tus Quets Editores.

CASTELLS, Manuel. "La era de la información –el poder de la identidad. Alianza editorial. Segunda edición octubre 2003.

NORBERG, Schulz Christian. Intenciones en arquitectura. Colección arquitectura/perspectivas. Editorial Gustavo Gili, S.A.

PATIÑO, Carlos Andrey. "Colombia ignora su pacífico". Unimedios. Periódico impreso No. 168. Julio 13 de 2013.

POT (Plan de ordenamiento territorial). Acuerdo # 03. Buenaventura. 2001

Ley 388 de 1997. Nueva reforma urbana.

Constitución Política colombiana 1991.

[www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

[www.facebook/buenaventura en fotos](https://www.facebook.com/buenaventura-en-fotos)

<https://maps.google.es/>

