

Violencia, desarrollo y despojo en Buenaventura

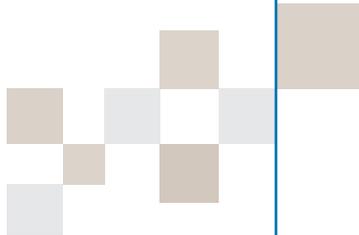
Inge Helena Valencia

Laura Silva Chica

Alejandro Moreno Moreno

- Buenaventura es un territorio de fronteras políticas, culturales y económicas. Por su cercanía a Panamá y proximidad a países del Asia-Pacífico y ciudades del este de los Estados Unidos, se ha convertido en el puerto más importante del país en términos geoestratégicos. Su ubicación y actividad portuaria la hacen una de las ciudades del Pacífico más importantes para las economías comerciales regionales y nacionales.
- Mientras el puerto maneja 51% de las actividades portuarias del país, su población vive en condiciones de extrema pobreza y debe afrontar la presencia de actores armados ilegales que buscan controlar sus territorios continentales, fluviales y marítimos.
- Así entonces, los escenarios de violencia han aumentado a consecuencia de las transformaciones de las dinámicas del conflicto armado y de las economías del despojo que allí tienen lugar.
- Por todo esto, es importante analizar las actuales manifestaciones de violencia y desplazamiento que sufre la población de Buenaventura como resultado de los proyectos económicos legales e ilegales presentes. Proyectos que se han instaurado como producto de la expansión económica del narcotráfico y de las actividades portuarias, produciendo procesos de despojo territorial.





Contenido

Introducción	5
Buenaventura y su región	5
Economías de desarrollo y despojo	7
El conflicto armado en Buenaventura: las disputas por el control territorial.....	10
Mutaciones del paramilitarismo y el narcotráfico: la presencia de los Urabeños, los Rastrojos y la Empresa en el puerto	11
Reflexiones finales.....	15
Bibliografía.....	16







Introducción

Buenaventura es hoy un territorio de fronteras políticas, culturales y económicas producto de años de migración y del desplazamiento forzado de miles de personas. Por su cercanía a Panamá y fácil conexión por vía marítima con países del Asia-Pacífico y ciudades del este de los Estados Unidos, se ha convertido en el puerto más importante del país en términos geoestratégicos. Su ubicación y actividad portuaria la hacen una de las principales ciudades del Pacífico para las economías comerciales regionales y nacionales. Pero también los escenarios de violencia que hoy la caracterizan representan los límites entre la violencia y la convivencia, lo rural y lo urbano, la ilegalidad y la legalidad, la destrucción y la conservación y la pobreza y la riqueza. Entender los escenarios de violencia en Buenaventura como una reacción a las condiciones estructurales que le han acontecido históricamente terminaría por respaldar una versión que se queda corta para comprender la complejidad de las dinámicas económicas y sociales locales.

Este documento analiza las manifestaciones actuales de violencia que sufre la población de Buenaventura como producto de la expansión económica tanto de actividades ilegales como el narcotráfico, como de aquellas legales, representadas en el proyecto de expansión portuaria. Para ello, inicialmente se describe el contexto geográfico de Buenaventura, su proceso de configuración regional y su composición socio-demográfica. A continuación se muestran sus actividades económicas lícitas e ilícitas y sus impactos en las nuevas formas de territorialización de la violencia. Esto con el objetivo de plantear algunas reflexiones finales sobre cómo estas manifestaciones traducen la historia económica y social de Buenaventura en procesos de despojo y violencia asociados al crecimiento económico y al desarrollo del conflicto que se ha ejercido sobre el puerto.

Buenaventura y su región

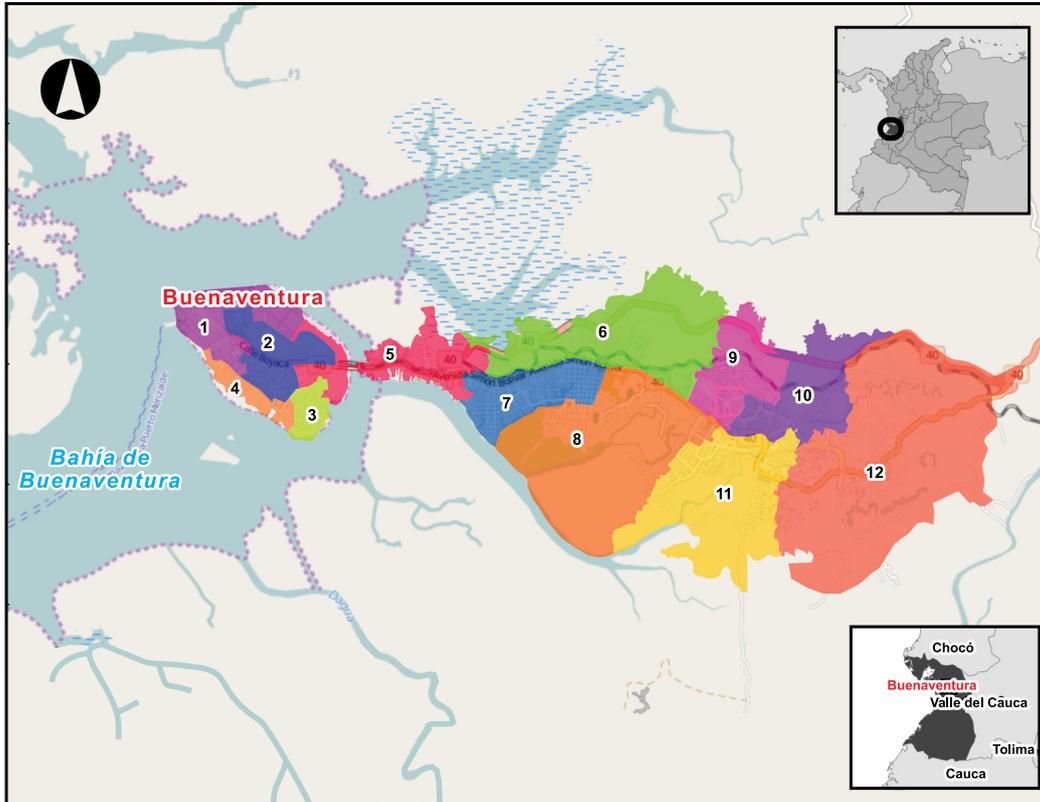
Ubicada entre la cordillera Occidental y el océano Pacífico, Buenaventura es el municipio más extenso del departamento del Valle del Cauca, con 6.078 km², y el segundo más poblado, con 369.753 habitantes (Dane, 2005). Al norte limita con el departamento del Chocó, al oriente con los municipios de Jamundí, Dagua y Calima, por el sur con el departamento del Cauca y con el océano Pacífico al occidente. Cuenta con abundantes recursos hídricos como quebradas que bajan desde la cordillera hacia el océano y gran cantidad de ríos caudalosos. La bahía de Málaga y la de Buenaventura son algunos de los accidentes geográficos más importantes del litoral bonaverense (Suárez, 2010).

De acuerdo con el plan de ordenamiento territorial (POT) del municipio de Buenaventura (2015) el territorio está dividido en una zona rural, compuesta por diecinueve corregimientos, que contienen doscientas sesenta y ocho veredas y trescientos ochenta y ocho asentamientos localizados sobre las riberas de ríos y quebradas al interior del bosque húmedo tropical o en medio de la zona costera; y una cabecera municipal dividida en doce comunas (mapa 1). La cabecera municipal está dividida en dos zonas: una insular, la isla de Cascajal, donde se han concentrado la totalidad de actividades y proyectos relacionados con la actividad portuaria, y una continental, predominantemente residencial (mapa 2).

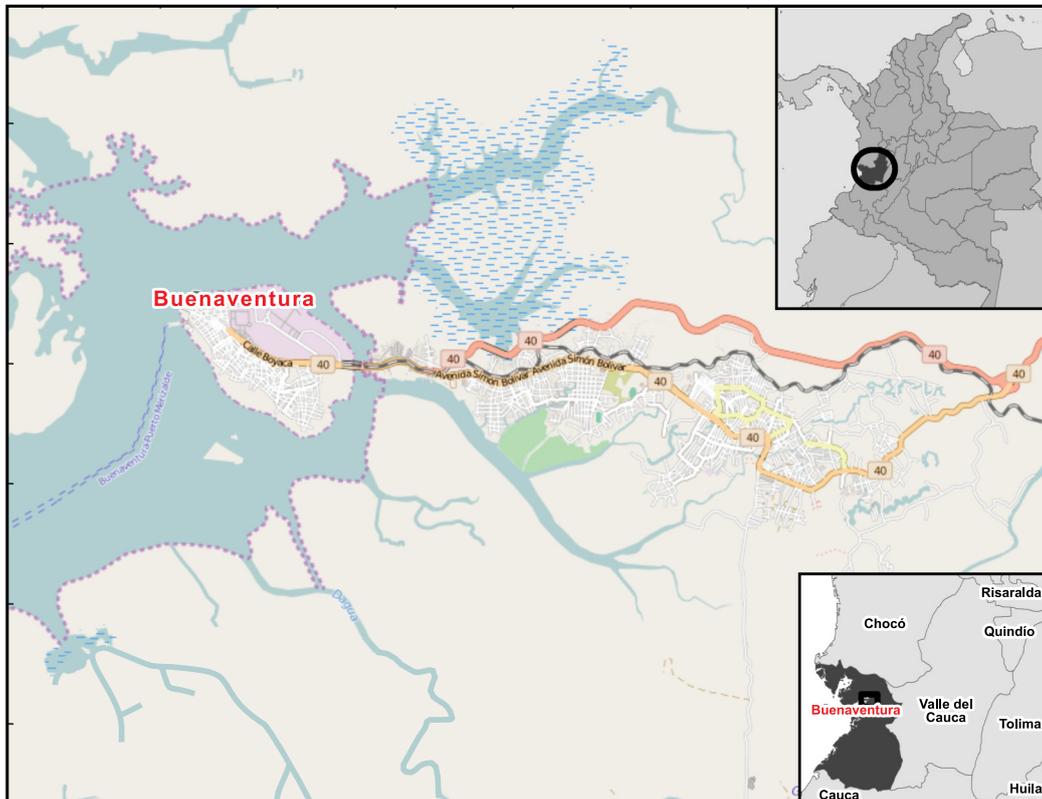
Las diferencias entre el modelo de crecimiento de la isla y el del continente se han acentuado en los últimos veinte años. En la zona continental el crecimiento de la ciudad ha sido longitudinal a lado y lado de la avenida Simón Bolívar, su única vía principal (mapa 2). En la isla de Cascajal, por su parte, ha habido un desarrollo concéntrico respecto a la ubicación del puerto, en el que predominan las viviendas palafíticas ubicadas sobre tierras ganadas al mar por medio de rellenos con basuras. Por su relación con el puerto y con el comercio, Cascajal es la zona más poblada y donde se han concentrado la mayoría de oportunidades de trabajo, aunque es allí donde



Mapa 1. Buenaventura, comunas



Mapa 2. Ubicación geográfica de Buenaventura



Fuente: elaborado por Esteban Tello.



también se han dado intensas confrontaciones entre grupos armados ilegales, y donde se está ejecutando el proyecto de expansión portuaria, que expulsará a los habitantes de los barrios de bajamar.

Desde finales del siglo veinte, luego de que se promulgara la Constitución política de 1991, dos aspectos políticos y económicos son claves para el caso de Buenaventura: 1) la configuración de las sociedades portuarias encaminadas a la expansión del proyecto portuario; 2) la aprobación de la ley 70 de 1993 o ley de comunidades negras (Valencia et al., 2013). Este aspecto es primordial si se tiene en cuenta que según información del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane), en 2005 el 83,6% de la población que habitaba en Buenaventura se reconocía como negra o afrodescendiente. Aspecto de gran importancia, ya que el reconocimiento dado por la ley 70 de 1993 permite la creación de los consejos comunitarios como autoridades locales y la titulación colectiva de los territorios ancestrales.

En el caso del municipio de Buenaventura, llama la atención cómo estos dos procesos dan lugar a las tensiones sociales que se presentan cuando las políticas económicas seguidas desde el proyecto de desarrollo portuario y los proyectos locales autónomos de las comunidades no están articulados. Todo lo cual se ha manifestado de una forma perversa con el conflicto armado, que en el Pacífico colombiano ha estado relacionado con el crecimiento económico de la región (Escobar, 2010). Entonces, un aspecto por resaltar de la situación de Buenaventura, en particular de la isla de Cascajal, es que allí tienen lugar distintos proyectos: el de la expansión portuaria y el fortalecimiento del turismo; el del control territorial por parte de los actores armados; y el proyecto multicultural que le reconoce derechos especiales a la población afrodescendiente que habita este lugar.

Actualmente el puerto es reconocido como el centro de servicios del Pacífico y la conexión con Cali. Pero Buenaventura es también un epicentro para el desarrollo de muchas de las dinámicas del conflicto armado y el desplazamiento en el país. Según datos

de 2007, durante el recrudecimiento del conflicto armado que vivió el país desde la década del noventa, a la ciudad llegaron 8.452 familias (48.090 personas) en situación de desplazamiento forzado (Jiménez et al., 2011). Sumado a lo anterior, desde el año 2000 en algunos sectores de Buenaventura aumenta el control que ejercen grupos armados ilegales, lo que incrementó la frecuencia e intensidad de las confrontaciones entre actores y el número de muertes violentas en el municipio. Aun cuando esta situación logró llamar la atención del gobierno, el cual respondió con el aumento del pie de fuerzas militares en la ciudad, en 2012 la violencia alcanzó un nuevo pico, ocasionado por la llegada de nuevos grupos armados que buscaban retomar las rutas del narcotráfico en la región.

Actualmente, como un fenómeno macro de transformación de las estructuras criminales, en Buenaventura se produce un fenómeno de expansión de las denominadas bandas criminales o neoparamilitares emergentes (la Empresa, los Urabeños) que nacen con el proceso de desmovilización de 2005 y se expresan en una nueva forma de apropiación y adaptación de la violencia, y unas formas de control territorial que visibilizan procesos transitorios de reterritorialización de la misma. Los actores armados de los grupos criminales no son externos a estos territorios, sino que, a diferencia del paramilitarismo contrainsurgente, en esta fase la misma población se está vinculando directamente a las dinámicas del narcotráfico y la violencia. Lo anterior mediante un proceso de reconfiguración de las estructuras organizacionales del tráfico de drogas, que hoy han llegado a presentar una cara cada vez más relacionada con formas de *outsourcing* criminal.

Economías de desarrollo y despojo

Buenaventura sobresale por su valor dentro de las sociedades portuarias regionales y por su importancia geoestratégica para economías ilegales como el narcotráfico. Como frontera marítima, su territorio



y su población han sido objeto de procesos de migración y desplazamiento producto de las transformaciones estructurales de las economías legales e ilegales y del conflicto armado que allí se desarrolla.

Desde 1959 hasta 1993, la gestión portuaria de Colombia estuvo en manos del estado, por medio de la empresa Puertos de Colombia (Colpuertos). Los terminales marítimos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco conformaban la empresa mediante la cual el estado centralizó la administración del sector portuario. De acuerdo con Delgado y Jiménez (2007), durante la existencia de Colpuertos los trabajadores se organizaron en ocho sindicatos de base distribuidos a lo largo de los cinco terminales marítimos. Cabe resaltar la importancia que cobró la organización sindical portuaria en la administración de Colpuertos, logrando políticas favorables para sus intereses corporativos, relacionadas con los salarios, horarios de trabajo y auxilios, entre otros.

En 1974 Colpuertos se convirtió en una empresa comercial del estado, obteniendo su autonomía financiera, administrativa y operacional. Sin embargo, desde 1980 pasó por una crisis estructural que la condujo a su liquidación en 1993. En el caso de la región del Pacífico, la apertura económica y comercial hizo que en los planes de desarrollo nacionales y departamentales se contemplara como objetivo central garantizar la modernización regional. Recordemos que desde la década de los ochenta esto se trata de lograr mediante estrategias como el Plan de desarrollo integral de la costa Pacífica (1983) o el Plan Pacífico (1992), que buscaron aumentar la descentralización regional, la participación local y el desarrollo de políticas de modernización para la región.

En este contexto, la privatización del puerto de Buenaventura desempeñó un rol muy importante, y se llevó a cabo de la mano de las políticas de privatización a todo nivel que se pusieron en marcha en el país durante el gobierno del presidente César Gaviria (1990-1994). En el caso concreto del puerto, se sancionó la ley 1ª de 1991 (Estatuto de puer-

tos marítimos), con la que se impulsó la creación de empresas privadas que estuvieran en capacidad de administrar las instalaciones portuarias nacionales. Fue así como se determinó la liquidación de Colpuertos en un periodo de dos años, la creación de un fondo encargado del pasivo pensional de la empresa (decreto 36 de 1992), y se creó la Superintendencia General de Puertos como la entidad responsable de regular y vigilar el sector portuario, las sociedades y operadores del puerto y las empresas encargadas de la actividad en los terminales marítimos y fluviales (Delgado y Jiménez, 2007). Dos años después de la expedición de la ley, el 21 de diciembre de 1993 se constituyó legalmente la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S. A., constituida como una empresa de economía mixta, en la que 83% de su participación pertenece a empresarios privados: importadores, exportadores, operadores portuarios, líneas navieras, gremios, ex trabajadores portuarios y personas naturales; 15% al sector público (alcaldía de Buenaventura); y 2% al Ministerio de Transporte

El modelo de gestión seguido tras la privatización del sector portuario incluyó la flexibilización del mercado laboral (reglamentado por la ley 50 de 1990 y las reformas posteriores), y la consolidación del puerto como un proyecto económico que no vincularía a la comunidad en general. Es así como la privatización del puerto es considerada un punto de inflexión en la historia de Buenaventura, ya que en busca de mejoras en la gestión de las operaciones portuarias, la privatización también vino acompañada del inicio de una crisis social y económica sin precedentes en la ciudad.

La privatización de las actividades portuarias tuvo así graves consecuencias en las condiciones socioeconómicas de Buenaventura, al haber roto o transformado los fuertes lazos que antes existían entre la comunidad y el puerto. Así, las familias que dependían de un familiar que trabajaba allí quedaron a la deriva, al haberse puesto en riesgo la estabilidad laboral. La privatización creó también un circuito económico que se desvinculó de la comunidad bonaverense, y



sobre todo de las actividades productivas propias de la población afrodescendiente. Este nuevo circuito comenzó a incluir todas las actividades portuarias y las relacionadas con ello, es decir hoteles, estaciones de gasolina, ferreterías, empresas constructoras, entre otras.

En el mismo municipio pero distanciado de este circuito portuario se concentró entonces un circuito económico local desarrollado por actividades económicas como la pesca, la agricultura y el pequeño comercio, entre algunas. Labores que poco a poco perdieron la relación directa con el puerto. Aquella parte de Buenaventura que no hace parte del puerto (institucionalmente hablando), ha enfrentado históricamente un proceso de despojo, exclusión social, económica, política y cultural. La privatización desligó a los puertos de la comunidad de Buenaventura, y su economía no logró adaptarse a las nuevas oportunidades que se abrieron. Siguiendo esa línea, los negocios relacionados con los puertos son aprovechados entonces por personas que no pertenecen a Buenaventura. Ejemplo de ello son las sociedades de intermediación aduanera. De acuerdo con Carvajal (2007), de las ciento una existentes, cien son administradas por personas que no son de Buenaventura.

Otro factor que debe tenerse en cuenta para comprender la complejidad del escenario económico y social de Buenaventura es el manejo del puerto por élites foráneas. Según un artículo publicado el 21 de abril de 2014 por el portal las2orillas.com, titulado "Los verdaderos dueños de Buenaventura", la actual sociedad portuaria de Buenaventura es controlada por dos familias: Grupo Parody, de la familia Parody, y grupo Harinera del Valle; y dos compañías: TC Buen y Grupo Portuario S. A. También existe un grupo minoritario entre los que se encuentran sindicalistas de Colpuertos, que no tienen importancia en la toma de decisiones. El artículo menciona otros empresarios privados y personas que tienen influencia, aun cuando lo que se rescata de este es la idea de que los puertos en Buenaventura están pensados solo para generar ingresos a esos grupos que no pertenecen a la ciudad y, sobre todo, que no reinvierten en ella.

En la actualidad el puerto de Buenaventura moviliza más de 50% de carga de Colombia y además se proyecta como uno de los más importantes de Latinoamérica. La especialización de la ciudad en logística portuaria se ve influenciada por el proyecto de ley que busca establecer la ciudad como distrito especial, industrial, portuario, biodiverso y ecoturístico. Actualmente, en la ciudad existen ocho proyectos que se enmarcan en el fortalecimiento de la logística portuaria. Estos son: el Terminal de contenedores de Buenaventura (TcBuen); la Sociedad Puerto Industria Aguadulce; la ampliación del terminal actual; el muelle cementero; el Terminal marítimo del río Dagua (TMD); el proyecto Caeb (Centro de actividades económicas de Buenaventura); el proyecto Zelesa (Zona de actividades logísticas extraportuarias de Buenaventura); y el proyecto Celpa S. A. (Centro logístico del Pacífico S. A).

Así entonces, los procesos de crecimiento y expansión portuaria no han tenido un impacto positivo en la ciudad. Inicialmente el estado, y como parte de una política nacional de apertura económica, promovió la privatización de un activo nacional (Colpuertos), el cual generaba grandes beneficios para Buenaventura, pero además, no se preocupó por organizar la economía del municipio para el nuevo contexto económico creado, promoviendo entonces el incremento de la brecha económica en el municipio.

Por otro lado, con los puertos privados las empresas que los dominan inician procesos de acumulación por desposesión de la comunidad de Buenaventura, apoyados en la legitimidad que les otorga el estado. Así pues, podríamos proponer que la modernización de los puertos condujo a la expulsión de empleados que por años se habían esforzado en la construcción de una empresa pública, a la ruptura de los circuitos económicos locales y a la cada vez mayor estratificación y desigualdad en la ciudad. Encontrando entonces un municipio con amplias brechas sociales y económicas creadas por el despojo a la comunidad, donde se da la "acumulación por desposesión" planteada por David Harvey (2005). Pero como ve-



remos a continuación, el profundo crecimiento del proyecto portuario se da en un contexto de profundo arraigo de las dinámicas del conflicto armado.

El conflicto armado en Buenaventura: las disputas por el control territorial

La ubicación geoestratégica del puerto ha sido un elemento clave para el control de las rutas de armas, drogas y siembra de cultivos ilícitos de coca. En esta medida, el conflicto armado y la presencia de actores armados ha reconfigurado social, económica y políticamente al puerto y sus pobladores. Hechos atroces de violencia como masacres y asesinatos han llamado la atención de organizaciones sociales nacionales e internacionales, que ignoraban las problemáticas de violencia intensa que se viven en el municipio y que están asociadas al desarrollo del conflicto armado y sus expresiones locales. Para comprender las transformaciones del conflicto armado en Buenaventura es necesario recordar la incursión de las Farc (Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia) durante la década del setenta en la zona rural. En principio, el objetivo de este grupo insurgente en la zona era cumplir con la expansión de su presencia en territorios de Colombia, objetivo acordado en la quinta Conferencia de las Farc en 1974.

Durante esa década, el actuar de las Farc tuvo bajos niveles de operaciones militares (Medina Gallego, 2009: 136, citado en Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015). En la década de los ochenta, sumado a la zona rural de Buenaventura, las Farc se expandieron hacia otras zonas rurales de municipios como Dagua y Calima, para el descanso y reabastecimiento de las tropas. Aquellas zonas eran estratégicas por cuanto ríos que desembocan en el litoral Pacífico como el Dagua, el Calima y el San Juan están cerca a tales municipios. Fue a finales de esa década cuando las Farc se introducen de lleno en el Valle del Cauca y en Buenaventura especialmente. A comienzos de la década siguiente, el narcotráfico estuvo en

apogeo en el departamento, un acontecimiento que marcó el proceso de las Farc en Buenaventura.

Los narcotraficantes buscaron apoderarse de zonas estratégicas del Valle del Cauca para exportar cocaína hacia Norte y Centroamérica. Entonces, la relación entre las Farc y la cadena del narcotráfico fue difusa. Por un lado, combatieron a los narcotraficantes que despojaban a los campesinos de sus tierras; por otro, cobraron impuesto por gramaje a los que cruzaban sus zonas de influencia. Además, los narcos buscaron incluir a la población en sus negocios, pero las Farc constreñían todo comportamiento influenciado por el narcotráfico (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015).

La presencia de las Farc en Buenaventura tuvo un cambio adicional en la década del noventa: entonces decidieron crear células de milicianos en la zona urbana del municipio, especialmente en las comunas donde existían bandas criminales o en las que el desempleo era muy alto debido a la privatización de Colpuertos (Defensoría del Pueblo, 2011: 40, citado en Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015). Durante la segunda mitad de esa década se creó el frente 30, cuyo objetivo era apoderarse de los corredores estratégicos desde Jamundí hasta Buenaventura que conectaban al océano Pacífico.

Al fortalecimiento de las Farc en Buenaventura y distintos territorios del Valle del Cauca a finales de los noventa se le sumó otro actor: las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC), que ingresaron al departamento entre 1999 y el año 2000. Las versiones de este ingreso de las AUC son varias. Según Adriana Espinosa (2011), hay una primera versión, la cual plantea que luego de que el exjefe paramilitar Carlos Castaño declarara que ante el acoso y las extorsiones a las que las Farc tenían sometidos a los comerciantes del puerto, estos habían solicitado y pagado la presencia de grupos paramilitares en la ciudad. Pero posteriormente esta se puso en entredicho. Espinosa (2011) habla de dos versiones a propósito de la llegada de las AUC al municipio: por un lado, una dice que a partir de los secuestros cometidos por los gru-



pos guerrilleros ELN (Ejército de Liberación Nacional) y Farc entre 1999 y 2002, la acción de las fuerzas militares se recrudeció en las zonas donde se ubicaba a los secuestrados: la parte alta de los ríos Naya y Yurumanguí en Buenaventura. En esta versión, ante la incapacidad del Ejército para someter a la guerrilla, los grupos paramilitares fueron llamados a tomar el control.

Una segunda versión que explica la presencia paramilitar en Buenaventura está relacionada con su expansión y los efectos del Plan Colombia sobre las regiones donde había cultivos de coca. Este último elemento hizo que muchos grupos paramilitares se desplazaran de dichas zonas en búsqueda de nuevos lugares de poder relacionados con el control y comercio del narcotráfico y de la economía ilegal anclada al desarrollo de diversos megaproyectos a lo largo del Pacífico. Así, el frente Calima de las AUC buscaba controlar la zona rural del municipio, las cuencas de los ríos a través de las cuales el mar se conecta con el Valle del Cauca, y el norte del Cauca como corredores estratégicos. Resultado de los intentos de posicionamiento en la zona fueron las masacres del alto Naya y El Firme. No obstante, ante la imposibilidad de controlar el territorio, los paramilitares se desplazaron hacia el casco urbano de Buenaventura (Espinosa, 2011).

Por parte del Centro Nacional de Memoria Histórica (2015) la versión entregada por Carlos Castaño es más profunda y contiene matices. El ingreso de las AUC se relaciona directamente con empresarios de la economía ilegal y de la legal, empresarios que tenían grandes intereses en Buenaventura puesto que la privatización contribuyó al incremento de exportaciones e importaciones y, además, a la posibilidad de enriquecimiento con las actividades de operaciones portuarias. Fue así como el frente Pacífico, que era una subdivisión del bloque Calima, fue el encargado de hacer presencia en Buenaventura, con la función de manejar el área financiera del bloque. Los ingresos que se registraban en Buenaventura eran muy altos debido a que su fuerte era cobrarles a los narcotraficantes por la cantidad de kilos de droga

que deseaban sacar por el puerto. Además, también entraba armamento proveniente de Centroamérica (VerdadAbierta.com, 2011, 11 de julio. "Las 'escuelas' y las 'finanzas' del bloque Calima", citado en Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015).

El Centro Nacional de Memoria Histórica describe bien el funcionamiento del bloque Calima y el frente Pacífico en Buenaventura. El frente operaba más allá de Buenaventura y su presencia incluía también Calima-Darién y Restrepo. En las veredas y corregimientos de Loboguerrero, Puente Tierra, Río Bravo, Los Tubos, Los Chorros, Córdoba, Sabaletas, La Cristalina, La Florida, La Primavera, el Bajo Calima o Calima, Cisneros y Ladrilleros. Para insertarse en Buenaventura, el bloque Calima estableció alianzas estratégicas con las bandas delincuenciales existentes en el municipio, alianzas que le permitieron un rápido crecimiento y control territorial. En medio de esta expansión se cometieron numerosas masacres, para garantizar la hegemonía del proyecto paramilitar contrainsurgente, como se puede ver en la tabla 1.

Durante 2003, el bloque Calima empezó a retroceder con la expansión de las Farc en el Valle del Cauca. Tal decisión de las AUC se enmarca en el proceso de negociación que se estaba adelantando con el gobierno del presidente Álvaro Uribe (2002-2006; 2006-2010) (Guzmán Barney y Moreno, 2007: 187-190, citado en Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015).

Mutaciones del paramilitarismo y el narcotráfico: la presencia de los Urabeños, los Rastrojos y la Empresa en el puerto

En 2004 se da el proceso de desmovilización de las AUC, fruto de las negociaciones mencionadas, y las Farc vuelven a controlar algunos sectores de la ciudad de donde habían sido expulsadas. Además, el programa de desmovilización paramilitar impulsado por el gobierno fracasó, y muchos paramilitares, tras fingir su desmovilización, se vincularon con bandas



Tabla 1. Masacres cometidas por las autodefensas en Buenaventura entre 2000 y 2005

	Masacre	Número de víctimas	Número de desaparecidos	Año
1	De Sabaletas	13	-	2000
2	De Campo Hermoso	4	6	2000
3	De Cascajal (barrio de Buenaventura)	5	-	2000
4	Veredas Katanga y Los Tubos	7	-	2000
5	De Zaragoza	7	-	2000
6	De Las Palmas	6	-	2000
7	De Cisneros y Peñitas	9	-	2000
8	De Citronela	4	-	2001
9	De El Firme	7	-	2001
10	De Obrero (barrio de Buenaventura)	8	-	2002
11	De Muro Yutsy (barrio de Buenaventura)	4	-	2002
12	De Bajo Calima	5	-	2002
13	De Sabaletas	6	-	2003
14	De El Triunfo	4	-	2003
15	En el casco urbano de Buenaventura (no se especifica el lugar)	5	-	2004
16	De Yurumanguí	12	-	2005
17	De Lleras (barrio de Buenaventura)	6	-	2005

Fuente: elaboración propia con datos del portal <http://rutasdelconflicto.com/>, creado entre VerdadAbierta.Com y el Centro Nacional de Memoria Histórica.

del narcotráfico y de la nueva criminalidad organizada, para continuar delinquiendo en el puerto. Así, mientras estos grupos se establecieron en la zona continental de la ciudad (comuna 12) y continuaban comunicándose por esteros y quebradas con los ríos Anchicayá y Dagua, las Farc tenían el control de algunos barrios de la isla Cascajal. De las doce comunas que integran el casco urbano de Buenaventura, alrededor de diez están controladas por algún actor armado (Espinosa, 2011).

Esta reacomodación de las bandas criminales en Buenaventura tiene relación profunda con el narcotráfico en el Valle del Cauca. En 2005 se establece un pacto de no agresión entre los narcotraficantes Wilber Alirio Varela, *Jabón*, quien había creado la banda los Rastrojos, y Diego León Montoya Sánchez, *don Diego*, quien había creado la de los Machos. Tras la captura de *don Diego* y la muerte de *Jabón* resurgieron los Rastrojos, que se fortalecieron al incluir en sus filas una gran cantidad de paramilitares desmovilizados. Con ello, en 2008 le ganaron el control

territorial de importantes sectores a las Farc (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015).

Posteriormente, en 2010 se creó la banda criminal la Empresa, que tenía una relación positiva con la de los Rastrojos. Se dice que el surgimiento de la Empresa fue producto de una relación de comerciantes locales con narcotraficantes, a los que acudieron en la búsqueda de seguridad (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015). La Empresa estuvo en el municipio de Buenaventura hasta 2012, cuando cayó la estructura de los Rastrojos. Javier Calle Serna, *Comba*, jefe de los Rastrojos, se entregó en 2012 a la DEA (Drug Enforcement Administration). Su hermano Daniel fue capturado en Venezuela, y Luis Calle Serna, otro de sus hermanos, se entregó en Estados Unidos. Ese mismo año de 2012 la estructura criminal los Urabeños entró a tomar la hegemonía en el control del puerto, expandiendo así su radio de acción (McDermott, 2014). De acuerdo con lo anterior, es posible decir que a partir de 2008 gran parte de las muertes violentas en Buenaventura es-

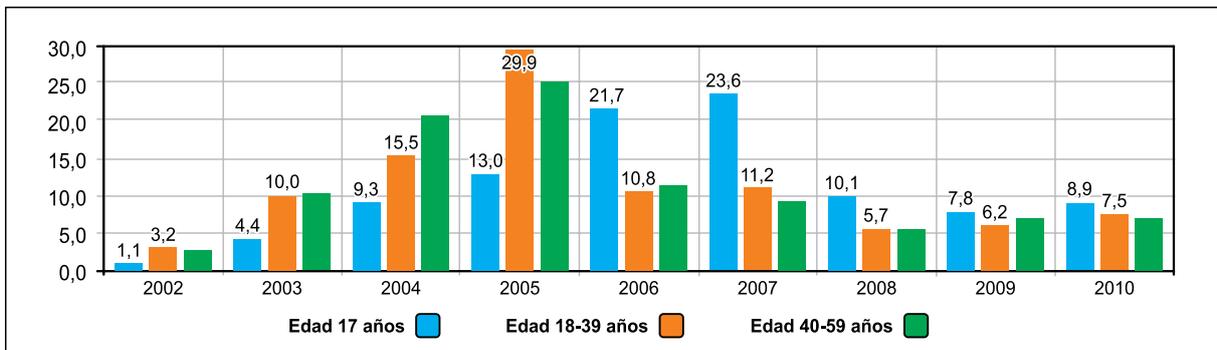


tán relacionadas con los enfrentamientos entre estos grupos armados. Sin embargo, no es fácil determinar si buena parte de los asesinatos están vinculados con el narcotráfico o si es posible considerar que las muertes son sistemáticas, en especial de jóvenes. En una ciudad con uno de los mayores niveles de pobreza del país, la participación directa o indirecta de la población en los negocios del narcotráfico ha sido inevitable (gráfica 1). Actualmente, en Buenaventura hay un proceso de expansión de las bandas criminales o neoparamilitares, que en ambos casos expresan una apropiación nueva de la violencia y unas formas

de control territorial que visibilizan procesos transitorios de re-territorialización de la misma, y donde es muy visible la vinculación de una población cada vez más joven a las dinámicas del conflicto armado y la criminalidad organizada.

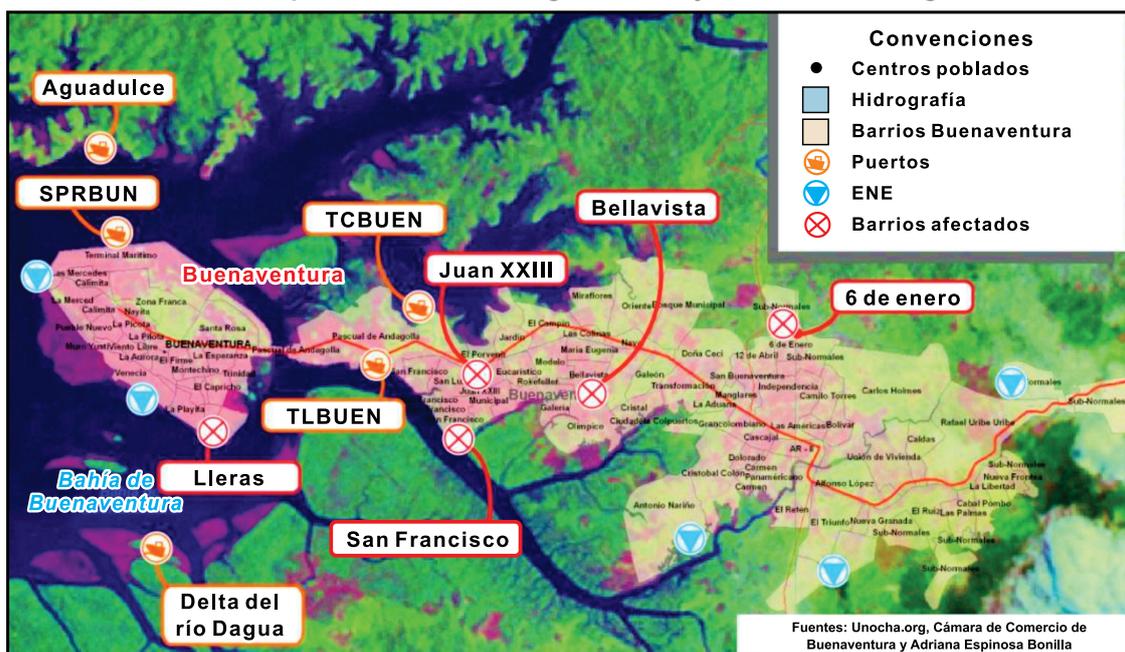
El grave problema de violencia en Buenaventura no debe atribuirse a una sola causa en particular, aun cuando una de las consecuencias más profundas haya sido la presencia de muchos de estos actores armados ilegales en sectores importantes de la ciudad. De acuerdo con el mapa 3, hay una gran pre-

Gráfica 1. Porcentaje de personas capturadas en Buenaventura por narcotráfico, por rangos de edad, 2002-2010



Fuente: elaboración propia con base en información de la Policía Metropolitana del Valle del Cauca.

Mapa 3. Buenaventura: zona urbana, barrios afectados, puertos y presencia de estructuras asociadas al neoparamilitarismo emergente (ENE) y la criminalidad organizada



Fuente: Unocha.org, Cámara y Comercio de Buenaventura y Espinosa, 2011.



sencia de estos grupos en las comunas que aseguran la entrada/salida de los esteros y la salida al mar. Con esto vemos como en algunos casos la presencia de actores armados se utiliza para asegurar el control territorial, que además ha aumentado significativamente en los últimos años (tabla 2).

Es importante mostrar cómo el narcotráfico ha gestado lógicas diversas de crimen. Una de ellas es la forma en que se racionaliza la violencia mediante su tercerización, como si se tratase de la prestación de un servicio. El ejercicio de la violencia se ha descentralizado, dando lugar a pequeños focos de control, para regular la competitividad y especialización en la prestación de un servicio susceptible de ser contratado.

En ese escenario, el papel de los narcotraficantes se expresa en tanto demandan ese tipo de violencia,

representada en Colombia por las “oficinas de cobro” y los llamados sicarios a sueldo, sector que, en general, contrata y capta jóvenes de barrios marginales, tal como ha venido dándose, cada día más, en Buenaventura. La tecnificación y la instrumentalización de la violencia dejan ver que su ejercicio como práctica *performativa* ya no justifica un ideal político, la defensa de los propios, o una motivación emocional, sino que se vuelve un fin en sí mismo al estar mediada por una transacción económica. El narcotráfico ha sido el causante de muchas muertes, pero también ha estado vinculado a otras actividades económicas legales y administrativas de la ciudad: contratos de funcionarios, exportaciones, creación de impuestos, dinámicas del comercio local, venta de gasolina, entre otras, y también a la expansión portuaria. Los mecanismos que relacionan los asesinatos con la expansión no son claros, pero es evidente que

Tabla 2. Porcentaje de barrios de Buenaventura afectados por la violencia, por comuna, 2004-2013

Año	Comuna												Total*
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
2004	0	0	2	4	3	1	1	2	2	1	3	7	26
2005	0	1	1	1	2	0	2	1	1	0	1	1	11
2006	0	1	2	1	4	3	3	3	3	0	1	2	23
2007	0	3	2	5	3	5	4	6	4	3	8	11	54
2008	0	3	2	5	3	5	5	6	4	3	8	11	55
2009	0	3	2	5	3	0	5	0	0	3	8	12	41
2010	0	3	2	5	3	5	5	6	4	3	8	11	55
2011	0	3	2	5	3	5	5	6	4	3	8	11	55
2012	5	3	2	5	3	5	5	6	4	3	8	11	60
2013	4	3	2	5	3	5	5	6	4	3	8	11	59
Total**	31	16	3	10	12	11	11	11	9	10	10	24	158

* Total barrios afectados.

** Total barrios por comuna.

Porcentaje de barrios afectados por la violencia			
Porcentaje	Color	Porcentaje	Color
0,00%		20,0% - 29,9%	
0,1% - 9,9%		30,0% - 39,9%	
10,0% - 19,9%		40,% o más	

Fuente: Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015.



la ubicación de gran parte de los proyectos coincide con las zonas de mayor conflictividad en el puerto.

Es importante destacar también que los actores armados de los grupos criminales no son externos a estos territorios, sino que miembros de la misma población de Buenaventura se están vinculando a las dinámicas del narcotráfico. Lo anterior mediante un proceso de reconfiguración de las estructuras organizativas del tráfico de drogas, que hoy han llegado a presentar una cara cada vez más difícil de identificar, aun cuando tengan características cercanas a formas de *outsourcing* criminal.

Por ello, entender la situación actual de Buenaventura exige una lectura adecuada de los elementos históricos y del contexto social y económico, atravesado por el narcotráfico, el conflicto armado y el capital privado. El gran ausente sigue siendo el estado, como protector de la población y principal combatiente de la pobreza, la escasez de oportunidades económicas, la negación o restricción de los servicios públicos, los conflictos y la represión del estado mismo. La precariedad de las condiciones de vida de los habitantes de Buenaventura ha sido una constante histórica, y aun cuando desde los años setenta se vienen estipulando políticas que buscan cambiar a cambiar este panorama, la efectividad de las mismas, sin embargo, queda en entredicho al ver la situación social en que está sumida la población.

Reflexiones finales

Por su ubicación geoestratégica, la región del Pacífico colombiano es del interés de grandes intereses económicos. El crecimiento económico ha sido el principal objetivo de los grupos sociales y políticos que a lo largo de la historia han tomado las decisiones económicas y políticas del municipio de Buenaventura. El sector empresarial promueve una ciudad especializada en logística portuaria de nivel internacional, como se puede ver en los principales proyectos de inversión. Sin embargo, no se ve que contribuyan a mejorar las condiciones sociales,

económicas, políticas o culturales de la comunidad. La tensión en el municipio Buenaventura pasa por el hecho de que no existe relación entre el modelo económico impulsado desde el proyecto portuario y las condiciones de vida de la población.

En 2005, Buenaventura movilizó cerca de 7,5 millones de toneladas de carga. Para la economía nacional, este puerto es un importante centro comercial, ya que de esos 7,5 millones de toneladas, 70% correspondía a importaciones. El 46% de las actividades económicas de Buenaventura corresponden a actividades portuarias, las cuales aportan 5,8% al PIB nacional. En un municipio con un índice de pobreza del 80,6% (Dane, 2005), estas cifras contrastan y llaman la atención sobre la existencia de amplias contradicciones entre el crecimiento económico y el bienestar social. Buenaventura es la única Zona especial económica de exportación sobre el océano Pacífico. No obstante, es también un territorio en el que conviven fenómenos como la pobreza, la miseria, la exclusión social, la confrontación armada y otras expresiones violentas generadas por el narcotráfico y las estructuras del neoparamilitarismo emergente.

Aun cuando el puerto ha sido su principal empresamotor económica regional y nacional, sus efectos sociales pueden considerarse negativos debido a su privatización y a que históricamente ha permanecido ciego ante las necesidades del desarrollo social y urbanístico de la ciudad.

Es cierto que tras la liquidación de Colpuertos la eficiencia y la productividad de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura se incrementaron, pero también lo es que las condiciones de vida de los habitantes empeoraron. La ciudad y el puerto han estado históricamente separados. La llegada de un nuevo modelo de desarrollo al país y en especial a la región, la desatención del estado frente a la situación social de Buenaventura, y sus altos índices de pobreza, desempleo, marginalidad y debilidad institucional, y la movilidad continua de capitales públicos y privados han convertido a la ciudad en un lugar perfecto para las actividades ilegales.



Los procesos de desposesión y ausencia de oportunidades han facilitado el fortalecimiento de las nuevas formas de estructura organizacional de los grupos criminales del narcotráfico, y su operatividad facilita la permeabilidad de sus ofertas y demandas en la población joven y las mujeres, logrando rápidamente la transformación del orden social local y regional de Buenaventura. Desde los grandes carteles hasta las nuevas formas de *outsourcing* delincriminal, el narcotráfico diversificado hoy se expresa en la intensificación de la violencia (masacres, desmembramientos, torturas, desapariciones, etcétera) y nuevas formas de control territorial que producen el desplazamiento masivo de la población, creando estructuras de control interno en la zona urbana y rural del municipio.

Finalmente, otra forma de dar cuenta de esa racionalización de la violencia viene desde la idea de seguridad como política estratégica del estado, que en nombre de la protección a la población despliega un proceso de militarización del espacio como una forma de control sobre el mismo. Se desconoce así que se ataca es la consecuencia de un abandono histórico de la población, que permitió la emergencia de poderes y legitimidades locales. Por otra parte, las políticas de seguridad expresadas en la militarización dan cuenta de técnicas de gobernanza que involucran variables económicas, pues recordemos el lugar estratégico que representa Buenaventura para la economía del país. En virtud del crecimiento y la protección de las élites políticas y económicas en juego, se despliega todo un andamiaje político-militar que desconoce los proyectos de vida de la población misma, pues su cotidianidad es invadida por un ambiente de intimidación que impide el desarrollo a cabalidad de las prácticas diarias. A mayor escala, las implicaciones económicas y políticas rebosan las agendas de seguridad y económicas. A menor escala, las repercusiones de la violencia en la sociedad civil inmediata a estos enfrentamientos están cobrando cada vez más las vidas de muchos habitantes.

Buenaventura no aguanta más. Mientras se militarizan los barrios la sociedad es permeada por procesos

de naturalización de la muerte a temprana edad, de transformación de las estructuras familiares en función de la desaparición y el asesinato de los hombres jóvenes, de disminución de la credibilidad de la población en las instituciones que representan autoridad y poder dentro de la sociedad, de reproducción de prácticas y relaciones sociales marcadas por la individualidad y de reproducción de factores de miedo dentro de la población.

A pesar de lo anterior, amplios sectores de la población de Buenaventura están convocando a movilizaciones y hacen llamados de atención de la comunidad que sacrifica su seguridad y su vida, mediante los cuales buscan divulgar y denunciar los crímenes constantes que hacen de uno de los puertos más importantes del país un lugar de violencia invisibilizado y maquillado por discursos de crecimiento económico. Porque la violencia no son solo los asesinatos: violencia es la marginalidad y pobreza en que está sumida la mayoría de los habitantes del principal puerto colombiano.

Bibliografía

- Acosta Oidor, Catalina. 2012. "Efectos del conflicto armado sobre la población civil en el Valle del Cauca durante el primer decenio del siglo XXI". *El Observador Regional*. Cali, marzo.
- Alcaldía de Buenaventura. "Plan de ordenamiento territorial (POT) (2008-2011). Municipio de Buenaventura. Resumen ejecutivo".
- Aprile-Gnisset, Jacques Jean. 2002. "Génesis de Buenaventura, memorias del Cascajal". *Buenaventura: hábitats y sociedades del Pacífico*. Volumen 2. Universidad del Pacífico. Cali.
- Aprile-Gnisset, Jacques Jean y Gilma Mosquera. 2006. *Aldeas de la costa de Buenaventura*. Universidad del Valle. Cali.
- Arboleda, Santiago. 2015. "Buenaventura: crónica roja del decenio afro-descendiente". *Razón Pública*. 23 de marzo.



- Centro Nacional de Memoria Histórica. 2015. *Buenaventura: un puerto sin comunidad. Informe del Centro Nacional de Memoria Histórica*. Centro Nacional de Memoria Histórica. Bogotá.
- Congreso internacional del CLAD sobre la reforma del estado y de la administración Pública. Cartagena.
- Consejo Distrital Buenaventura. "Plan de desarrollo Distrital (2012-2015)". Alcaldía Distrital. Buenaventura.
- Consejo Internacional de Industria Sueca (NIR)-Asociación Nacional de Empresarios en Colombia (Andi)-Fundación Ideas para la Paz (FIP). 2011. "Entornos complejos: Buenaventura". Proyecto "Desarrollo de una estrategia de trabajo en construcción de paz desde el sector empresarial en Colombia".
- Delgado, Wilson y Ángela María Martínez. 2012. "La privatización portuaria en Colombia: los modos de gestión y las relaciones de poder entre lo público y lo privado. Los casos de las Sociedades Portuarias Regionales de Cartagena y Buenaventura". Ponencia presentada en XVII Comisión Intereclesial de Justicia y Paz. Herederos de la esclavitud en Buenaventura. 22 de marzo de 2014.
- Delgado, Wilson y Nayibe Jiménez. 2007. "La política pública de privatización portuaria y la flexibilización laboral en el puerto de Buenaventura". Ponencia presentada en encuentro internacional de Administración Ascolfa. Cali.
- Escobar, Arturo. 2010. *Territorios de diferencia: lugar, movimientos, vida, redes*. Envió Editores. Popayán.
- Espinosa, Adriana. 2011. "De lo global a lo local en los repertorios de acción de las organizaciones negras frente al conflicto armado en Buenaventura". CS. 7. Enero-junio.
- Galeano, Jorge Luis. 2015. "Ser mujer más allá del conflicto. Segunda parte: Las cicatrices de la guerra". Hecho en Cali.com. Marzo.
- . 2015a. "Ser mujer más allá del conflicto. Tercera parte: Ser mujer en Buenaventura". Hecho en Cali.com. Marzo.
- . 2015b. "Ser mujer más allá del conflicto. Cuarta parte: El reto de ser mujer en Buenaventura". Hecho en Cali.com. Marzo.
- Harvey, David. 2005. *El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión*. Clacso Editores.
- Hurtado Anizares, Diego Luis. "Situación de seguridad y orden público en el departamento del Valle del Cauca. 2011-2012".
- Jiménez, Abelardo et al. 2011. "Resultados y análisis municipal, Buenaventura". Proyecto Caracterización de la explotación sexual comercial de NNA en seis municipios del Valle del Cauca. Cimder. Cali.
- McDermott, J. 2014. "¿La última Bacrim en pe? El ascenso de los Urabeños en Colombia". *Perspectivas*. 3. Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Medina, Sergio. 2014. "Los niños en Buenaventura están en manos de las Bacrim". *Hablando joven*. Marzo.
- Municipio de Buenaventura. 2015. "Plan de ordenamiento territorial (POT) (2015). Convivencia desde la diversidad". Resumen ejecutivo.
- Núñez, Jairo, Alberto Carvajal. "¿Cómo romper las trampas de pobreza en Buenaventura?". *Cuadernos PNUD. Propuestas desde las comunidades y las instituciones*.
- Parra Romero, Adela. 2014. "Explotación minera en la cuenca del río Dagua. Una mirada desde la teoría del actor-red". *Documentos de Trabajo del Cies*. 6. Junio.
- Pérez, Bernardo, Carlos Montoya. 2013. "Las Bacrim después de 2013. ¿Pronóstico reservado?". Informe de investigación a diciembre de 2013. Fundación Paz y Reconciliación.
- Ramírez, Paola. 2015. "Ser mujer más allá del conflicto. Primera parte: Oliva". Hecho en Cali.com. Marzo.



- Sánchez Jaramillo, Fernanda. 2014. "Buenaventura: entre el desplazamiento interno y la muerte". Entrevista al equipo del Servicio Jesuita de Refugiados. *Rebelión*. 25 de febrero.
- Shaw, Robert. "Urabeños en el puerto, violencia y monopolio del narcotráfico". *La Otra Orilla*.
- Suarez, Félix. 2010. "Buenaventura. Una ciudad puerto globalizante, diversa y multicultural". Ponencia presentada en XIV Encuentro de latinoamericanistas españoles. Congreso internacional 1810-2010: 200 años de Iberoamérica. Universidad Santiago de Compostela. Santiago de Compostela.
- Valencia, Inge Helena et al. 2013. *Entre el business y las vueltas: narcotráfico y sociabilidades en regiones de frontera en Colombia. El caso de Buenaventura y San Andrés*. Cies, Universidad Icesi y Programa Drogas, Seguridad y Democracia de SSRC/Open Society. Cali.
- Viloria de la Hoz, Joaquín. 2000. "De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: los puertos del Caribe colombiano, 1990-1999". *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*. 16. Banco de la República. Cartagena de Indias.





Acerca de las autoras y el autor

Inge Helena Valencia. Doctora en antropología social por la Escuela de altos estudios en ciencias sociales, París. Profesora asociada y jefe del Departamento de Estudios Sociales de la Universidad Icesi, Cali. Coordinadora del seminario Seguridad y narcotráfico. ihvalencia@icesi.edu.co

Laura Silva Chica. Antropóloga y estudiante de maestría del programa estudios sociales y políticos de la Universidad Icesi. Coordinadora del Laboratorio Etnográfico y miembro del seminario Narcotráfico y seguridad de la misma universidad. laura.silva.chica@gmail.com

Alejandro Moreno Moreno. Politólogo con énfasis en relaciones internacionales por la Universidad Icesi. Participante en el semillero de investigación sobre conflicto armado y narcotráfico, políticas públicas y planeación urbana-regional. alejandro.moreno.2293@gmail.com

Pie de imprenta

Friedrich-Ebert-Stiftung (FES)
Calle 71 n° 11-90 | Bogotá-Colombia
Teléfono (57 1) 347 30 77
Fax (57 1) 217 31 15

www.fes.org

Para solicitar publicaciones:

saruy.tolosa@fescol.org.co

Bogotá, julio de 2016

ISSN 2422-0663

Presente en Colombia desde 1979, Fescol trabaja por crear un espacio de reflexión y análisis de la realidad nacional, promoviendo el trabajo en equipo y la creación de alianzas institucionales con universidades, centros de pensamiento, medios de comunicación, organizaciones sociales y políticas progresistas que garanticen la participación de actores locales, nacionales e internacionales con una visión común de la democracia y pluralidad política.

Asimismo, busca dar visibilidad y reconocimiento a los esfuerzos regionales y nacionales en la construcción colectiva de alternativas pacíficas; promueve el análisis y el debate de las políticas públicas y apoya procesos de aprendizaje e intercambio con experiencias internacionales en temas como sostenibilidad y medio ambiente, desarrollo económico, fortalecimiento de los partidos y sistemas políticos, entre otros.

Los resultados de estos esfuerzos se ven materializados en la publicación de documentos de propuesta, análisis temáticos y libros, en los grupos de trabajo con expertos (académicos y técnicos), y en la realización de foros, seminarios y debates públicos.

El uso comercial de todos los materiales editados y publicados por la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) está prohibido sin previa autorización escrita de la FES.

Las opiniones expresadas en esta publicación no representan necesariamente las de la Friedrich-Ebert-Stiftung.