

AÑO 30 No. 111, 2025
JULIO-SEPTIEMBRE



No. 111, 2025
JULIO-SEPTIEMBRE



Revista Venezolana de Gerencia



UNIVERSIDAD DEL ZULIA (LUZ)
Facultad de Ciencias Económicas y Sociales
Centro de Estudios de la Empresa

ISSN 1315-9984

Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons
Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Unported.
http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/deed.es_ES



Primero el puerto y luego la ciudad: Aproximación Geohistórica a Buenaventura, Colombia

Piedrahita-Bustamante, Pedro*
Gonzalez Parias, Carlos Hernán**
Casas-Ramírez, Diego Alejandro***
Horta, Carolina María****

Resumen

El artículo analiza la urbanización de una ciudad que priorizó la ingeniería de un puerto por encima de su población: Buenaventura, Colombia. Siguiendo el enfoque crítico de la geohistoria, se aborda la cuestión urbana de Buenaventura en la larga duración; a partir del estudio de documentos públicos desde 1855 al presente, se comprende el desarrollo de un puerto en el Pacífico y sus comunicaciones con la nación y el mundo. La trayectoria de la ciudad ha estado marcada por una figura portuaria que la ha dominado desde su origen, pues fue primero el puerto y luego la ciudad, la cual ha tenido un desarrollo desordenado, espontáneo y difuso. Como conclusión, se destaca que Buenaventura es un puerto planificado que ha generado una ciudad desorganizada, donde sus habitantes se enfrentan a diario a situaciones de exclusión social, destacando que se ha desatado la priorización de las empresas sobre la población, lo que ha creado una ciudad privatizada y sin planificación, dominada por intereses portuarios e ilegales.

Palabras clave: geohistoria; urbanización; cuestión urbana; ciudad; puerto.

Recibido: 13.01.25

Aceptado: 05.03.25

* Doctor en Derecho Internacional. Docente Tecnológico de Antioquia, Colombia. Email: pedro.piedrahita@tdea.edu.co ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6408-0431>.

** Doctor en Ciencias Sociales. Docente Tecnológico de Antioquia, Colombia. Email: carlos.gonzalez0@tdea.edu.co ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6129-8662>.

*** Magister en Política Comparada, FLACSO Ecuador. Email: dacasasfl@flacso.edu.ec ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6414-364X>.

**** Doctora en historia de la Universidad Nacional de Colombia. Email: carolina.horta@upb.edu.co ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3728-2668>.

First the port and then the city: A geohistorical approach to Buenaventura, Colombia

Abstract

The article analyzes the urbanization of a city that prioritized the engineering of a port over its population: Buenaventura, Colombia. Following the critical approach of geohistory, it addresses the urban issue of Buenaventura in the long term; from the study of public documents from 1855 to the present, the development of a port on the Pacific and its communications with the nation and the world is understood. The trajectory of the city has been marked by a port figure that has dominated it since its origin, since it was first the port and then the city, which has had a disorderly, spontaneous and diffuse development. As a conclusion, it is highlighted that Buenaventura is a planned port that has generated a disorganized city, where its inhabitants face daily situations of social exclusion, highlighting that the prioritization of companies over the population has been unleashed, which has created a privatized and unplanned city, dominated by port and illegal interests.

Keywords: geohistory; urbanization; urban question; city; port.

1. Introducción

El artículo analiza la configuración urbana de Buenaventura, municipio del Valle del Cauca, bajo el enfoque de la geohistoria, el cual apunta a comprender que “aquello que es descrito como social es siempre, y al mismo tiempo, intrínsecamente espacial” (Soja, 2008, p. 35), sin dejar de lado que lo “geo” es lo que aporta la sutíliza crítica. Lo anterior se realiza a partir de dos premisas: primero, que el espacio urbano debe entenderse desde las referencias específicas de las relaciones sociales, sus formas de construcción, la actividad humana y la geografía; y, segundo, que la especificidad espacial urbana se entiende como forma y proceso de la geografía específica del espacio urbano que presenta una evolución histórica constante (Soja, 2008, p. 36).

El objetivo es reflexionar sobre el proceso de urbanización de Buenaventura a partir de elementos geográficos e históricos rastreados en publicaciones especializadas, imágenes de archivos públicos e indicadores sobre la situación social de la ciudad. Las características presentadas fueron seleccionadas en un período amplio que va desde 1855 hasta el presente, las cuales incidieron en la construcción de la ciudad a partir de las dinámicas del puerto en el Pacífico colombiano. Una ciudad erigida a partir de una lógica espontánea y particular que ha dispuesto un espacio urbano privatizado marcado por complejas situaciones sociales. La pertinencia del artículo radica en evidenciar la necesidad de repensar las políticas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano para garantizar derechos sociales y mejorar la calidad

de vida de los habitantes.

La investigación inició con la revisión de los trabajos especializados sobre el municipio de Buenaventura que se agrupan en cinco bloques: primero, las investigaciones de Almario (2005) sobre el Suroccidente colombiano; segundo, los estudios sobre la situación de pobreza y las relaciones contradictorias entre la ciudad y el puerto (Comisión Interclesial de Justicia y Paz, 2015; FEDESARROLLO & CERAC, 2013; Millán et al., 2015); tercero, las investigaciones sobre la conflictividad, violencia y situación de Derechos Humanos (D.D.H.H) (Consejo Noruego para Refugiados NRC, 2014; Fundación Ideas para la Paz FIP, 2012; Human Rights Watch HRW, 2014; Millán et al., 2015); cuarto, los análisis económicos sobre la productividad del puerto (Castillo, 2013; Colombia. Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2015; G. Pérez, 2007; Varela et al., 2013); y, el quinto bloque, investigaciones sobre el planeamiento urbano, infraestructura y tipos de vivienda (Ávila & Toro, 2003; Solano & Batista, 2003).

El artículo cuenta con siete secciones, contando la introducción como la primera. En la segunda se especifican los referentes teóricos que guían la investigación. Posteriormente, es detallada la metodología y son delimitadas las categorías de análisis. La cuarta parte consiste en un recuento de la geohistoria del puerto. En la sección siguiente se establecen algunas de las características actuales del puerto. En la sexta parte son analizadas las dinámicas geohistóricas de la ciudad; finaliza con la sección de conclusiones, en donde queda en evidencia que Buenaventura no es una ciudad-puerto, sino un puerto con una ciudad inconclusa que no

resuelve sus problemas sociales y de ocupación del territorio.

2. Geohistoria y los estudios urbanos: enfoque epistemológico

El artículo se sustenta en el paradigma crítico-interpretativo, utilizando herramientas analíticas de la geohistoria y los estudios urbanos. Se adopta el concepto de especificidad espacial del urbanismo (Soja, 2008), que enfatiza la ausencia de leyes geográficas universales y la necesidad de comprender cada territorio en sus particularidades históricas, sociales y económicas.

Se incorporan elementos de la teoría del sinecismo (Soja, 2008), que explica la consolidación de los asentamientos urbanos mediante procesos de cohabitación e integración territorial, así como los aportes de Castells (2014) sobre la ciudad como un espacio de diferenciación económica y social.

3. Perspectiva metodológica

La metodología diseñada consiste en un enfoque de tipo cualitativo sustentado en la geohistoria crítica, con el propósito de analizar la configuración urbana de Buenaventura en su relación con la infraestructura portuaria y sus implicaciones socioespaciales.

Por consiguiente, el enfoque permite integrar las dimensiones histórica, geográfica y social en un análisis que abarca la larga duración (Braudel, 1970) y que se fundamenta en la interdependencia entre espacio y sociedad (Soja, 2008). Así, la metodología se articula en tres aspectos:

3.1. Fuentes y recolección de datos

Para la construcción del análisis, se utilizaron fuentes primarias y secundarias:

- Documentos Históricos: revisión exhaustiva de archivos oficiales: actas del Congreso y Presidencia de Colombia, fondo Anselmo Pineda de la Biblioteca Nacional, informes del Centro Nacional de Memoria Histórica (Millán et al., 2015), actas de la Cámara de Comercio de Buenaventura (2008) y de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (s.f.).
- Publicaciones Académicas y Técnicas sobre el desarrollo urbano, la conflictividad social y la relación entre ciudad y puerto; Almario (2005), Díaz (2015), Castells (2014) y Soja (2008).

A su vez, fueron incorporados indicadores demográficos y socioeconómicos como: proyecciones poblacionales del DANE (2022), informes del Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura (2013), estadísticas de actividad portuaria de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y la Cámara Colombiana de Infraestructura (2008).

3.2. Criterios de análisis y procedimiento

Finalmente, en procura de garantizar la validez y fiabilidad del estudio, se adoptó un enfoque triangulado, combinando tres dimensiones de análisis:

- Dimensión histórica: reconstrucción diacrónica de la evolución del puerto y su impacto en la configuración urbana, considerando hitos la

creación del ferrocarril, la concesión de la isla de Cascajal y la apertura económica de los años 90.

- Dimensión espacial: por medio de herramientas de análisis geográfico para mapear la expansión urbana de Buenaventura y su relación con el territorio portuario. Se examinaron procesos de ocupación informal, el fenómeno de ganarle tierra al mar y la segmentación socioespacial de la ciudad.
- Dimensión social y económica: Se evaluaron indicadores de desigualdad urbana, acceso a servicios públicos, conflictividad social y estructuras de poder.

4. Geohistoria del puerto de Buenaventura

A menudo se afirma que Colombia es un país de regiones. Desde la historiografía, Palacios y Safford (2012) y Melo (2020) lo evidenciaron cuando describieron la fragmentación y división del territorio a partir de configuraciones naturales, como las cordilleras, que no solo dividieron el territorio haciendo difícil su administración, sino que dispersaron a la población en una compleja ruralidad. No obstante, reinterpretaciones sobre el poblamiento en América Latina han planteado una nueva base de estudio que parte de la idea de lo urbano. En otras palabras, la conformación del Estado colombiano entre los siglos XIX y XXI estuvo marcada por la relevancia del espacio urbano como idea de progreso por el que se ha fundado el Estado moderno. Las ciudades entonces han sido pieza fundamental de la construcción del país.

Colombia cuenta con diferentes ciudades que presentan una relevancia debido a sus configuraciones espaciales,

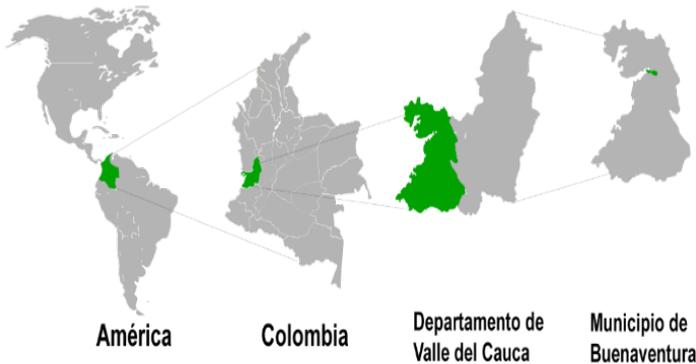
históricas, naturales y políticas, que les han permitido ser epicentros de actividades económicas para el desarrollo del país y que al tiempo presentan conexiones globales y relaciones comerciales con el mundo. No obstante, todavía existen ciudades encerradas en la fragmentación regional señalada por Palacios y Safford (2012), la cual genera desafíos al momento de garantizar el desarrollo de las poblaciones, como es el caso de Buenaventura.

Buenaventura tiene un área de 6.297 km², siendo diez veces más grande que Cali, capital del departamento de Valle del Cauca. Su conformación urbana tiene 2160,9 hectáreas y se organiza en 12 comunas, en las cuales hay 165 barrios; y la parte rural tiene 19 corregimientos y 37 consejos comunitarios compuestos por indígenas y negros (Ávila & Toro, 2003). Según proyecciones del Departamento Nacional de Estadística (DANE), para 2022 la población estimada fue de

315.743 (DANE, 2022a); en el censo 2018, 220.339 personas se consideraban población negra, afrocolombiana, raizal y palenquera (NARP) (DANE, 2022b).

A Buenaventura se le conoce generalmente como la “ciudad puerto”, pues es por donde pasa cerca del 49% de las mercancías de Colombia. Cuenta con una importante riqueza minera en oro y manganeso (ilustración 1 y 2). Tiene una ubicación geográfica privilegiada que conecta al país con el mundo a través del Pacífico y su cercanía con el Canal de Panamá les da un valor estratégico respecto a las rutas comerciales. No obstante, las problemáticas sociales, económicas y políticas de Buenaventura son acuciantes y evidencian una contradicción, pues por el puerto pasan grandes cantidades de capitales que no representan mejores condiciones sociales para los habitantes de la ciudad (Buenaventura. Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial, 2013, pp. 35-39).

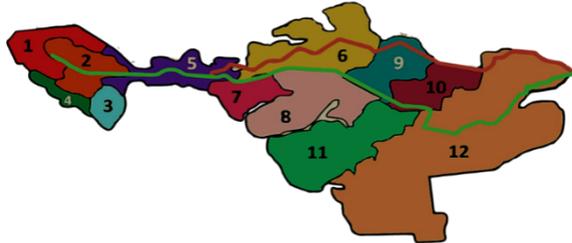
Ilustración 1 Localización geográfica de Buenaventura



Nota: la parte verde del municipio de Buenaventura corresponde al área urbana.

Ilustración 2

División por comunas del área urbana de Buenaventura



Nota: el espacio urbano de Buenaventura está conformada por dos zonas. La insular (isla de Cascajal) conformada por las comunas 1, 2, 3 y 4, donde se desarrolla la actividad portuaria. Y, la continental, donde el uso del suelo es mayoritariamente residencial.

La población originaria data de 1515, cuando el explorador y conquistador Vasco Núñez de Balboa atravesó el Darién, llegó al Pacífico e inició las primeras exploraciones en la zona (Ávila & Toro, 2003; Pérez, 2007, p. 4). Gärtner (2005, citado en Pérez, 2007, p. 4) documentó diferentes hechos históricos que evidencian que los conquistadores Juan de Ladrillero y Pascual de Andagoya a principios del siglo XVI continuaron con las exploraciones, sin embargo no se manifestaba en ellos un interés en establecer una ciudad en Buenaventura, pues se presentaban resistencias por parte de los indígenas que habitaban el lugar, las condiciones geográficas no eran favorables y, además, las altas temperaturas y la humedad eran complejos obstáculos.

En 1539, Sebastián de Belalcázar fundó el poblado como proyección de ciudad puerto hacia el Pacífico. Hecho relevante y de impacto a finales del siglo XVI al permitir el desarrollo y posterior surgimiento de lo que hoy conforma

el departamento de Valle del Cauca, donde los comerciantes se lucraban transportando mercancías a lomo de indígenas desde el puerto a los farallones (Colmenares, 1975, p. 142).

Posteriormente, el uso de los indígenas como mecanismos de carga para las transacciones y la esclavitud en la mano de obra generó un descenso demográfico que llevó al cierre de los caminos que comunicaban a Buenaventura con Cali, lo que afectó las relaciones comerciales del puerto. Entre 1621 y 1791, este camino se caracterizó por la fragosidad y la aspereza de la maleza, lo cual restringió fuertemente el desarrollo y el comercio. Según Barona (1995), en este período solo llegaron cerca de treinta barcos a las bahías de Buenaventura. La difícil situación generada por la falta de comunicación afectó al puerto y, por consiguiente, a los marineros y barcos con mercaderías. En esta misma época, desde la península ibérica se expidieron las reformas borbónicas, a través de las cuales la monarquía católica estableció su interés

en delimitar y defender sus zonas de control y dominio. Una de las principales acciones fue la construcción de un puerto eficiente y fortificado en la bahía de Buenaventura.

El 18 de agosto de 1823, en la incipiente república, se decretó la fundación de la provincia de Buenaventura con capital en Iscuandé, con el objetivo de proteger la costa pacífica de amenazas externas y así tener un control político, administrativo y social en la zona (Almario, 1994, p. 133). Para 1827, el congreso de la Gran Colombia, a través de un decreto legislativo, declaró a Buenaventura como puerto franco; en 1828 se decretó la apertura del antiguo camino colonial entre Cali y Buenaventura, y para el 7 de mayo del mismo año se expidió la Ley 19, que dispuso la construcción de una vía nacional que comunicaría a Bogotá con Buenaventura (Ramírez, 2011, pp. 88-89).

En este contexto, Francisco de Paula Santander encargó al ingeniero Lino de Pombo O'Donell un plano de la bahía y un croquis del río Dagua con el propósito de “conocer y proteger el territorio nacional, aprovechar las ventajas naturales, formar un puerto moderno que, por su doble condición marítima y fluvial, sirviera tanto para comunicarse con los mercados del mundo como con el interior del país mediante la construcción de un camino estable” (Almario, 2005, pp. 132-133).

Según Almario (2005, p. 136), en su Memoria de 1825, Pombo O'Donell expone ideas y recomendaciones técnicas que presentan un adelanto de casi cien años, entre las que se destacan la localización del puerto en la Isla de Cascajal y sus distintos servicios como muelles, bodegas, astilleros, aduanas, etc. A pesar de esto, para el ingeniero

la ciudad era apenas un conjunto de “chozas habitadas por negros o indios casi salvajes y una docena de canoas pequeñas” y sin ningún tipo de transacciones comerciales (Almario, 1994, p. 137).

Además, de Pombo identificó que Buenaventura tenía una ubicación estratégica al tener entrada a cuatro ríos (Achincayá, Dagua, Calima y San Juan), además del acceso a circuitos económicos y sociedades donde se podrían abrir nuevos mercados. Así entonces, el futuro de Buenaventura era convertirse en ciudad y puerto, mediante una especie de ingeniería social que permitiera la concentración de la población negra e indígena en la cabecera urbana (Almario, 1994, p. 138). A pesar de las consideraciones estratégicas, la construcción de la carretera aprobada por la Ley 19 del 7 de mayo de 1828 fue abandonada y los gobernantes le dieron paso a la construcción del Ferrocarril del Pacífico.

Codazzi (1855) en su informe “Sobre la construcción de un camino carretero del Valle del Cauca a la Bahía de Buenaventura” señaló la importancia de la obra “como tabla de salvación para el Sur de la República” (Codazzi, 1855, p. 2), debido a la prosperidad económica que la empresa podría brindar tanto para capitalistas extranjeros como nacionales. Cali, por su posición central entre las provincias de Popayán y Cauca, y por su aproximación con el puerto en las costas del Pacífico, estaba llamada a ser el punto nodal de la escala comercial entre diversas provincias, así como a ser puente de comunicación con el extranjero (Codazzi, 1855, p. 3).

Para “1856 se creó en la ciudad de Cali la ‘Compañía del Camino de Ruedas de Cali a Buenaventura’, ratificada como sociedad anónima con

capital del gobierno por decreto en 1859” (Sánchez, 2019, p. 49).

En 1838 se expidió el decreto legislativo del 16 de marzo que eliminó la libertad del puerto otorgada por el decreto legislativo del 26 de julio de 1827. Esto representó para la sociedad una amenaza debido a que restringió “la reunión de hombres pobres que buscaban allí fortuna” (Cámara Provincial de Buenaventura, 1839). Uno de los argumentos en contra de esta disposición fue que no existían caminos con el interior del país y el pago de impuestos para sacar mercancías amenazaba con un mayor empobrecimiento a la población (Cámara Provincial de Buenaventura, 1839).

Ya para la década de 1860 la empresa del camino de Buenaventura demostró una terrible incompetencia. En 1866, el presidente Tomás Cipriano de Mosquera emitió un mensaje al Congreso para rendir explicaciones sobre el fracaso de varias obras públicas para el progreso del país debido a los impactos de las guerras. La recaudación de la renta pública y los empréstitos solicitados para el canal interoceánico y el camino a Buenaventura (Ley de 3 de junio de 1866) no estaban reflejados en la ejecución de las obras, teniendo como consecuencia la desconfianza de los partidos políticos. Situación que se mantuvo para la década de 1870, caracterizada por las prórrogas al proyecto del camino de Buenaventura y el fracaso de las negociaciones diplomáticas con inversionistas extranjeros (Compañía Empresaria del Camino de Buenaventura a Cali, 1872).

Para la década de 1880, el gobierno de Rafael Núñez decidió terminar la concesión dada al ingeniero Cisneros, la cual presentaba constantes incumplimientos y solo avanzó con 3,3

km por año (Quintero, 2021, p. 82). Más tarde, el Estado entregó en 1891 la concesión del ferrocarril del Pacífico a Mr. Cherry, pero la obra siguió presentando considerables retrasos. La situación se normalizó posterior a la Guerra de los Mil Días con la llegada del presidente Rafael Reyes en 1904, quien para 1908 lideró la creación de la empresa Ferrocarril del Pacífico (Quintero, 2021, p. 82).

Los retrasos de las obras del ferrocarril siguieron afectando las relaciones comerciales entre Buenaventura y Cali durante varios años. Solo fue hasta 1912 que los diferentes trayectos ejecutados por las diversas concesiones se habilitaron, aunque en octubre de este año una creciente del río Dagua destruyó un tramo de 12 km que afectó económicamente a toda la región (Congreso de Colombia, 1913; Quintero, 2021, pp. 74-75). No obstante, para 1914 se abrió el canal de Panamá y esto ayudó a que el puerto obtuviera mayores contactos con el exterior (Almario, 1994, p. 162). Por otro lado, en 1922, a través de la Ley 98, el Estado cedió la isla de Cascajal a Buenaventura.

A pesar de la apertura del canal y su impacto en el puerto, en 1931 ocurrió un incendio que destruyó la mayor parte de las oficinas del “ferrocarril, la aduana, la capitanía del puerto, los consulados, algunos bancos, hoteles, la casa del comercio y teatros” (G. Pérez, 2007, p. 7). Luego, iniciaron nuevas obras y se reasignaron algunas administraciones en procura del desarrollo de la ciudad y el puerto. En 1933, la compañía *Raymond Concret Pile* obtuvo la administración del puerto (Cámara de Comercio de Buenaventura, 2008). Entre 1934 y 1938, se construyeron la estación del ferrocarril, los patios del malecón, el hospital del ferrocarril y se avanzó en la carretera “Simón Bolívar” (Cámara de

Comercio de Buenaventura, 2008). Y el 22 de diciembre de 1939, se expidió la Ley 80 que otorgó las facultades al gobierno para la remodelación del puerto para mejorar su capacidad de movimiento de mercancías.

En la década de 1950, inició la construcción de la carretera Buga-Madroñal-Buenaventura y el terminal fue asociado a la unidad de navegación y puertos del Ministerio de Obras Públicas (Cámara de Comercio de Buenaventura, 2008). En 1958, en el gobierno de Alberto Lleras Camargo, fue creada la Flota Mercante Gran Colombiana, lo cual permitió conectar el puerto de Buenaventura con líneas marítimas internacionales. Entre 1959 y 1966, el gobierno nacional expidió diferentes leyes y decretos que otorgaron más terrenos baldíos al municipio; se destaca el Decreto 3073 del 1 de diciembre de 1961, que definió la zona de puertos controlada desde 1959 mediante la Ley 154 por la empresa Puertos de Colombia, la cual operó la totalidad de puertos en el país hasta que en la década de los noventa se liquidó y los puertos en Colombia pasaron a ser concesionados (Cámara de Comercio de Buenaventura, 2008).

Para el 18 de septiembre de 1984, a través del Decreto Ley 2324, se crearon las principales disposiciones que en la actualidad permiten entender mejor la configuración espacial urbana de Buenaventura. La norma estableció que los bienes de uso público son intransferibles a privados y solo podrán ser usados a través de permisos y licencias sin configurar ningún tipo de titularidad sobre el bien (Presidencia de Colombia, 1984).

Con esta disposición normativa, las empresas portuarias pueden acceder a dichos permisos, mientras que la

población ha generado una ocupación urbana desbordada y sin ningún tipo de planificación sobre muchos de estos terrenos, donde grandes asentamientos se crearon sobre bienes de uso público y, por tanto, las personas que viven allí no pueden obtener títulos de propiedad, además de estar en zonas de alto riesgo físico y ambiental. Todo esto ha generado múltiples conflictos entre la población y las autoridades debido a que los primeros exigen el reconocimiento de “recuperación de tierras al mar” desde hace medio siglo, lo cual ha modificado la morfología de la ciudad y la isla (Buenaventura. Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial, 2013, p. 5).

Finalmente, en 1986 se expidió la Ley 11, que estableció la estructura territorial y administrativa vigente en Buenaventura a partir de comunas y corregimientos (ver: Figura 2). Esta ley tuvo carácter constitucional para 1991 y dispuso la creación de juntas de administración local a través del voto popular. Finalmente, para el año de 1993, se constituyó la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, la cual ha sido determinante en el desarrollo de la ciudad en las últimas décadas.

5. Puerto de Buenaventura: El presente

En el marco de la apertura económica iniciada en Colombia desde la década de 1990 (Pamplona & Piedrahita, 2020, p. 76), surgió la necesidad de adecuar la infraestructura portuaria a los desafíos y oportunidades que imponía el comercio internacional. Para el 10 de enero de 1991, a través de la expedición de la Ley 01, el Estado permitió que empresas privadas pudieran administrar y operar los puertos

del país, reemplazando a la empresa pública Puertos de Colombia (Oviedo, 2015). En este contexto, el 21 de diciembre de 1993 se creó la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRBUN) y, luego, el 17 de marzo de 1994, el gobierno nacional le otorgó la concesión para la administración del Terminal Marítimo de Buenaventura por 20 años (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, s. f.).

La sociedad se organizó como una empresa de economía mixta, donde el 83% pertenece al sector privado, el 15% del Municipio y el 2% del Ministerio de Transporte (Oviedo, 2015; Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, s.f.). Para el 25 de septiembre de 2007, la SPRBUN solicitó al Estado la modificación del contrato de 1994. La renegociación incluyó inversiones adicionales por U\$ 450 millones, de los cuales U\$ 300 millones debieron ser invertidos para 2014, y la capacidad del puerto debía pasar de 13,5 MTA a 22,8 MTA (Cámara colombiana de la infraestructura, 2008). La concesión fue ampliada por 20 años más —hasta el año 2034— y del total invertido, U\$175 millones se destinarán a equipos, U\$215 millones en infraestructura y U\$60 millones en logística (Oviedo, 2015; Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, s. f.); para finales de 2012, la inversión ascendió a U\$252 millones.

Durante los últimos 20 años, la sociedad se consolidó como una moderna y rentable empresa controlada por dos grandes compañías portuarias.

Una española (TC Buen) y el Grupo Portuario S.A. (Las 2 Orillas, 2014), fundada en 1996 y que en la actualidad administra el muelle número 13 del puerto (TC BUEN, s. f.). Ambas compañías manejan el billonario negocio portuario en Buenaventura, que mueve alrededor de 600.000 contenedores al año, el 60% de las exportaciones, el 80% del café que sale del país (Las 2 Orillas, 2014) y recibe el 52% de las importaciones.

Por fuera de la SPRBUN, se encuentran cuatro grandes empresas de carácter privado que ofrecen también servicios portuarios y que tienen asociado con grupos empresariales tanto nacionales como internacionales: primero el Puerto Privado, una iniciativa de la Corporación Autónoma Regional del Valle, el municipio y la Gobernación; segundo, la Compañía de Puertos Asociados –COMPAS S.A.– (Las 2 Orillas, 2014); tercero, ICTSI, una inversionista portuaria internacional que obtuvo en 2007 la concesión del terminal Aguadulce¹ por 30 años; y, cuarto, el Grupo Portuario S.A que, a través de un contrato de arrendamiento con la Armada Nacional, obtuvo la concesión para manejar el Muelle 13 de puerto de Buenaventura.

De otra parte, también están las empresas encargadas de la logística y el papeleo de las importaciones y exportaciones, que son en su mayoría grandes navieras internacionales. Con todo, los hechos históricos aquí destacados evidencian ocho características de la configuración urbana de Buenaventura en el cuadro 1.

¹ Terminal marítimo que inició construcción en el año 2008 con una inversión inicial de U\$ 260 millones y que en la actualidad asciende a los U\$ 400 millones. Para el 2015 se estima que tendrá capacidad para mover 1.200.000 contenedores y recibir buques pospanamax.

Cuadro 1 Características históricas del proceso urbano de Buenaventura

Característica	Descripción
Bajo interés por construir una ciudad	Resistencia de población indígena, condiciones geográficas, temperatura y humedad.
Vocación portuaria	Primero se funda el puerto y luego la ciudad.
Falta de comunicación	Problemas de infraestructura y comunicación hacia otras ciudades desde el siglo XVIII. Bajo comercio y una capacidad portuaria limitada.
Declaratoria formal de puerto	Para la década de 1830 se inicia la construcción de un puerto moderno y de una conexión vial con la capital Bogotá. También inicia la construcción del ferrocarril y empresas extranjeras empiezan a administrar el puerto.
La isla de cascajal es cedida al municipio	Ocurre en la década de 1920 y continúa el fortalecimiento del puerto, el cual pasó a ser administrado por una compañía extranjera en 1933. Para 1950 se fortalece la comunicación del puerto con la vía nacional Buga-Madroñal-Buenaventura.
Interés por la ciudad	En 1958 se crea la Acción Comunal y aparecen las juntas de gobierno en barrios, veredas y corregimientos. Además, una serie de disposiciones del gobierno nacional otorgan más territorios al municipio; algunos de ellos serán atractivo turístico posteriormente.
Problema del territorio	A partir de 1980 se consideraron las playas, terrenos de bajamar y agua marítimas como bienes de uso público que son intransferibles a los particulares. No obstante, el Estado podrá autorizar el uso de estas zonas a las empresas portuarias, pero no a los habitantes. El efecto de esto ha sido la ocupación urbana desbordada sin ningún criterio de planificación. Inicia un fenómeno de "ganarle tierra al mar".
Fortalecimiento del puerto y las empresas	A partir de 1990 con la apertura económica, el puerto se verá fortalecido al tiempo que se constituye la SPRBUN que será la principal concesionaria con control del puerto hasta el 2034. De igual forma entraran otras grandes empresas portuarias y logísticas.

6. Geohistoria del puerto con ciudad

Hasta este punto se ha evidenciado que la configuración de Buenaventura como territorio ha estado marcada por la confrontación entre la metáfora de la ciudad puerto o de un puerto, alrededor del cual se configuró un espacio urbano que de forma espontánea se ha establecido y modificado, generando al tiempo diversas problemáticas sociales.

¿Buenaventura es entonces un puerto con espacio urbano o una ciudad que lucha por ser incluida en las dinámicas portuarias? Esta cuestión es abordada por Díaz (2015), quien planteó la idea de la "ciudad inconclusa", argumentando que la infraestructura portuaria ha sido su principal eje

estructurante. Es decir, la infraestructura portuaria es el principal objeto de la ciudad, al tiempo que ha dispuesto un espacio urbano desconectado, pues "el puerto no se sirve de la ciudad, sino que se desenvuelve independientemente a esta" (Díaz, 2015, p. 40).

La explicación a esta dinámica urbana es entendida desde la geohistoria; primero surgió el puerto y luego la ciudad, donde el 30% del territorio urbano son terrenos de bajamar, bienes de uso público ocupados irregularmente y de los cuales no pueden disponer los alcaldes porque son controlados por la Dirección General Marítima (DIMAR) (Buenaventura. Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial, 2013, p. 5).

Al revisar la historia del urbanismo

aplicado en América Latina, se entiende que el desorden urbano se da a partir de la ausencia de “la traza urbana”, el cual fue el propósito de la monarquía católica en los procesos coloniales al momento de fundar las ciudades. La traza estaba asociada a la metáfora del orden urbano que se creaba en el papel a partir de una cuadrícula en la que se establecían los poderes civil, religioso, económico, las principales calles y, luego, se daba un crecimiento urbano alrededor de esta (Aprile-Gnisset, 2010, pp. 27-29).

Aprile-Gnisset (2010) afirma que el proceso urbano en Buenaventura no siguió esta dinámica, pues en los intentos de realizar nuevas construcciones de acuerdo a los requerimientos y necesidades comerciales, las poblaciones aparecían y desaparecían (2010, pp. 53-54). Este ha sido el caso de la isla de Cascajal, donde las necesidades portuarias han estado por encima de las necesidades sociales, modificando sus condiciones de poblamiento de forma permanente.

Esta idea se plasma en cuatro planes urbanísticos realizados por firmas extranjeras en diferentes períodos: el primero en 1881 con la elaboración del Plan Director de Urbanismo realizado por el ingeniero *Dennin Thayer*, cónsul de Estados Unidos para la época e ingeniero del ferrocarril; el segundo en 1914, el *Master Plan* propuesto por la empresa británica *Pearson and Son Limited*; el tercero, entre 1928 y 1930, la empresa neoyorquina *Raymond Concrete Pile* y *E.W. Ritchie* continuó con la realización del *Master Plan*, el Plan Director de Urbanismo, pero para el puerto; y, finalmente, a partir de 1932 hubo un plan urbanístico propuesto por

la empresa *Morris Knowles Incorporatec* de los Estados Unidos. Los cuatro planes solo lograron materializar los diseños de infraestructura portuaria. La ciudad continuó una tendencia libre que ha configurado diversas problemáticas (Díaz, 2015, p. 54).

De tal modo, el crecimiento urbano de Buenaventura ha presentado una tendencia contradictoria donde, por un lado, se ha desarrollado el puerto, liderado por iniciativas privadas y otras pocas del Estado. Y, por otro, un crecimiento urbano espontáneo donde la población conformó su espacialidad adaptándose a las dinámicas del puerto. El resultado ha sido de igual forma contradictorio, respecto a lo primero, un crecimiento formal, estructurado, tecnificado y realizado con concreto para ampliar el puerto; y, en lo segundo, una evolución y expansión de vivienda sobre los terrenos de bajamar, con rellenos de escombros y basuras, lo cual dificulta la prestación de servicios sociales, la atención del Estado y ha estimulado el establecimiento de poderes paralelos en estas zonas (Díaz, 2015, p. 55).

En este contexto y de acuerdo con la Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial (Buenaventura, Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial, 2013, p. 22), el crecimiento urbano de la ciudad se caracteriza por su dispersión y desorganización, asuntos que se reflejan en las casi 473ha sin ocupar al interior de las comunas. Y que, en total, la ciudad puede tener 866,93ha disponibles para urbanizar, aunque en los últimos años la expansión urbana se genere en dos dimensiones: concéntrica y longitudinal (Tabla 1).

Tabla 1
Huella urbana de Buenaventura 1989-2015

Año	Población	Variación	Huella urbana	Densidad área edificada (personas/hectárea)	Densidad huella urbana (personas/hectárea)
1989	179.647		1.512	196	119
1998	240.587	3,3%	1.830	188	131
2015	361.432	2,4%	2.225	216	162

Nota: elaboración propia con datos del Atlas de Expansión Urbana de Colombia. DNP (s.f.).

La expansión concéntrica refiere al crecimiento en torno al puerto, donde son comunes los “rellenos de material orgánico (basura) y el emplazamiento de viviendas palafíticas bajo el esquema de ganarle tierras al mar” (Buenaventura. Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial, 2013, p. 23). La expansión longitudinal se da siguiendo la única vía principal de la ciudad (Av. Simón Bolívar), la cual ha sido estructurante del desarrollo de diversos sectores incluidos y aislados de Buenaventura.

Sin distinción de lo anterior, las dos formas de expansión urbana en Buenaventura tienen en común el crecimiento hacia zonas de bajamar, que quedan por fuera de la oferta de servicios públicos, así como también un crecimiento a orillas de esteros y canales interiores que incrementan la subnormalidad de las viviendas, haciendo “ineficiente y disfuncional la ciudad, puesto que ella exige grandes inversiones en la extensión de redes de servicios convencionales, en el transporte urbano y en el equipamiento social que la administración no está en capacidad de asumir” (Buenaventura. Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial, 2013, p. 24).

Como resultado, este proceso ha generado un modelo político,

administrativo y financiero inviable donde existe una constante puja entre lo urbano y lo rural; un modelo local no sostenible en detrimento de la gente; una posición geoestratégica que no se aprovecha; un desarrollo desarticulado entre lo rural y lo urbano; conflictos de ampliación del perímetro urbano; concentración de las principales actividades en la isla; y un deterioro arquitectónico marcado por procesos de invasión, baja accesibilidad a ciertas zonas y barrios informales (Buenaventura. Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial, 2013, pp. 35-37).

A todo esto se le suman otros problemas como el desempleo, que según los datos del DANE (DANE, 2022b) presenta una tasa del 27,9%; la pobreza multidimensional, que está en el 41%; las víctimas del conflicto armado, que superan los 170 mil; y las víctimas del desplazamiento, que superan los 250 mil (Tabla 2). Todos estos factores juntos han llevado a algunos estudiosos a plantear la idea de “las trampas de la pobreza” (Defensoría del Pueblo, 2016, pp. 90-91), que son aquellas condiciones de un territorio y de una población que, en la ausencia del orden y del Estado, terminan marginados e inmersos en una tragedia urbana política y social.

Tabla 2
Indicadores socio demográficos de Buenaventura

Indicadores	Colombia	Buenaventura
Población total a 2022	51.609.474	315.743
% mujeres a 2022	51,2%	52,9%
Población NARP 2018	4.671.160	220.399
Desempleo	12,9%***	27,9%****
pobreza multidimensional	18,1%	41%
Total de víctimas del conflicto	9,250,453	171.176
Víctimas del desplazamiento	7.905.837	259.659

Nota: elaboración propia con información de DANE (2022a, 2022b)

De tal forma, la conformación urbana de Buenaventura ha sido la de un puerto sobre una ciudad y por tanto ha generado un espacio urbano sin una metáfora del orden institucional, donde lo privado se ha impuesto sobre lo público. La geohistoria permite observar el legado colonial y sus lógicas extractivistas que denotan la ausencia de unas instituciones que favorecieran la creación de una ciudad. Esta problemática se entiende a partir de la ausencia del espacio público que, de acuerdo con Borja (2013), está asociado con el “derecho a la ciudad” o los derechos urbanos (Pamplona & Piedrahita, 2021) y con el ejercicio de la democracia, dado que es el espacio de uso colectivo donde la sociedad se escenifica y representa en su diversidad y conflictividad, donde se construye la memoria y la identidad (Borja, 2013, pp. 101-102).

Bajo este contexto, orden y espacio público son dos elementos que van de la mano en el proceso urbano y político. Frente a su ausencia, lo que se ha generado en Buenaventura es una espacialidad urbana privatizada, donde las instituciones no tienen la capacidad de imponer su dominación frente a otros actores que en su autonomía establecen un orden privado, algunas veces paralelo, otras veces el único existente,

pero que terminan controlando el territorio, la sociedad y la economía.

El efecto de esta privatización se entiende a partir de dos lógicas: primero, la de los actores privados legales, que se han apropiado del puerto generando todo tipo de impactos en la ciudad; y segundo, la de los actores armados asociados al crimen organizado transnacional que buscan controlar el territorio para garantizar el movimiento del narcotráfico (Defensoría del Pueblo, 2016, p. 41).

La configuración privada de la espacialidad urbana se mantiene por la debilidad del Estado, pues sus acciones de coyuntura terminan generando ciclos que estimulan la iniciativa legal privada y extractiva, como sucede en el puerto; y que responden a las amenazas de seguridad asociadas al crimen organizado a través del aumento del pie de fuerza o la militarización del municipio con la infantería de marina (Defensoría del Pueblo, 2016, p. 41). Ambos ciclos tienen en común que desconocen la geohistoria de la ciudad y las necesidades de una población con múltiples carencias. El resultado ha sido la disposición de gobiernos locales débiles que no han tenido la capacidad de gestionar las dinámicas locales.

Al respecto, Millán et al. (2015)

afirman que Buenaventura es un puerto sin comunidad. Todo indica que se ha configurado un puerto negando el derecho a la ciudad en un territorio afrodescendiente que es gobernado bajo los postulados de la economía extractiva. La ubicación geoestratégica de Buenaventura como puerto internacional, junto con la existencia de un Estado que no provee ni regula lo público, ha posibilitado el progreso de una creciente economía ilegal en el territorio (Millán et al., 2015, p. 18).

7. Conclusiones

El artículo permitió identificar varias características geohistóricas y espaciales que permiten plantear una relectura de la cuestión urbana de Buenaventura. Se concluye que la trayectoria de Buenaventura ha dependido de la idea del puerto. Es decir, primero fue el puerto y luego fue apareciendo una ciudad a partir del asentamiento de población mayoritariamente afrodescendiente. Es por esto por lo que se propone replantear la idea de ciudad-puerto, pues, por el contrario, lo que existe es un puerto con una ciudad, pero una ciudad inconclusa marcada por problemas en la ocupación del territorio, donde desde las normas se favorece a las empresas y no a los habitantes. Una ciudad sin planificación y un puerto planificado; una ciudad con una desconexión social que se refleja en procesos de urbanización que han dejado a los habitantes en una situación de marginalidad donde no existe una oferta de servicios sociales.

Se trata entonces de un puerto competitivo con presencia de diversas concesionarias y con un alto flujo de mercancías que lo hacen un activo estratégico para el Estado colombiano, un puerto que se ha apoderado de

una ciudad dispersa y desorganizada que tiene amplios terrenos para crecer ordenadamente, pero que de forma espontánea crece en las orillas de esteros, en baja mar y en canales internos bajo la lógica de ganarle terreno al mar. Un puerto privado y una ciudad privatizada, tanto por las mismas lógicas portuarias como por la presencia de actores ilegales que dominan el territorio del municipio.

Este trabajo pretendió también dar una relectura fuera de las dinámicas de los principales estudios que se han realizado sobre Buenaventura y que han buscado entender su problemática desde diversas dimensiones. Es por esto que el aporte de la investigación no solo radica en el nivel interpretativo novedoso que se planteó, sino que, además, deja abierto otro problema que deberá ser abordado en estudios posteriores y que tiene que ver con el problema institucional, es decir, la cuestión de cómo gobernar un puerto-ciudad, una ciudad privatizada.

Referencias

- Almario, Ó. (1994). Nuevas subregiones políticas y culturales en el occidente de Colombia. En A. Valencia (Ed.), *Historia del Gran Cauca* (pp. 157-164). Instituto de estudios del Pacífico.
- Almario, Ó. (2005). *La invención del suroccidente colombiano Tomo II*. Universidad Pontificia Bolivariana.
- Aprile-Gnisset, J. (2010). *La ciudad colombiana*. Universidad del Valle.
- Ávila, S., y Toro, J. (2003). *Entre lo vernáculo y lo contemporáneo reinterpretación de la vivienda palafítica en Buenaventura* (Tesis de pregrado). Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/document/11111>

edu.co/handle/unal/3175

- Barona, G. (1995). *La maldición de midas en una región del mundo colonial. Popayán, 1730-1830*. Facultad de Humanidades - Universidad del Valle.
- Borja, J. (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. (3ra ed. Tercera ed.). Alianza Editorial.
- Braudel, F. (1970). *La Historia y las Ciencias Sociales*. Alianza Editorial.
- Buenaventura. Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial. (2013). *Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura*. Alcaldía de Buenaventura.
- Cámara colombiana de la infraestructura. (2008). *Seguimiento a proyectos de infraestructura de transporte*. <http://www.infraestructura.org.co/sequimientoproyectos/CC1-SEGUIMIENTOPORTUARIO-MAYO08.pdf>
- Cámara de Comercio de Buenaventura. (2008). *Historia de Buenaventura*. <https://www.ccbun.org/?articulos=historia-de-buenaventura>
- Cámara Provincial de Buenaventura. (1839). *Representación 478 que la Cámara provincial de Buenaventura dirige al congreso solicitando la derogación del decreto legislativo del 16 de marzo de 1838, que suprimió la libertad del puerto de la Buenaventura*. https://catalogoenlinea.bibliotecanacional.gov.co/client/es_ES/search/asset/76857
- Castells, M. (2014). *La cuestión urbana* (3ra ed.). Siglo XXI.
- Castillo, C. (2013). Análisis de los planes de desarrollo desde la sostenibilidad global: Plan de Desarrollo del Distrito de Buenaventura. *Módulo Arquitectura CUC*, 1(12), 201-211.
- Codazzi, A. (1855). *Informe del ingeniero Sr. Agustín Codazzi sobre la construcción de un camino carretero del Valle del Cauca a la Bahía de la Buenaventura*. Imprenta de Velasco. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/1371/>
- Colmenares, G. (1975). *Cali: Terratenientes, mineros y comerciantes. Siglo XVIII*. Universidad del Valle.
- Comisión Interclesial de Justicia y Paz. (2015). *Buenaventura. El despojo para la competitividad*. Mundubat.
- Compañía Empresaria del Camino de Buenaventura a Cali. (1872). *Informe del Superintendente de la empresa a la junta general de accionistas en sus sesiones ordinarias de Febrero de 1872*. <https://digitalcollections.library.vanderbilt.edu/islandora/object/islandora%3A9998#page/1/mode/2up>
- Congreso de Colombia. (1913). *Informe de la comisión nombrada por el gobierno nacional para estudiar los daños ocurridos en la línea del Ferrocarril del Pacífico en octubre de 1912 [Ley 75]*. https://mindefensa-primo-hosted.exlibrisgroup.com/primo-explore/fulldisplay?vid=57MDN&docid=57MDN_Aleph000001559&lang=es_ES&context=L
- Consejo Noruego para Refugiados- NRC. (2014). *Buenaventura, Colombia: Realidades brutales. Desplazamiento forzado y violencia sexual basada en género*. Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados.
- Decreto Ley 2324 de 1984. DIMAR. Presidencia de Colombia. <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2022/01/decreto-2324-de-1984.pdf>
- Defensoría del Pueblo. (2016).

Primero el puerto y luego la ciudad: Aproximación Geohistórica a Buenaventura, Colombia

Piedrahita-Bustamante, Pedro; Gonzalez Parias, Carlos Hernán; Casas-Ramírez, Diego Alejandro y Horta, Carolina María

Problemática humanitaria en la Región Pacífica colombiana.
Opciones Gráficas.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE. (2022b). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*. Departamento Nacional de Estadística. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivienda-2018>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística- DANE. (2022a). *Censo Nacional de población y vivienda 2018 [Institucional]. Proyecciones de población calculadas con base en los resultados del Censo Nacional de Población y Vivienda - CNPV- 2018*. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>

Departamento Nacional de Planificación (s.f.). *Atlas de expansión urbana de Colombia*. <https://www.atlasexpansionurbanacolombia.org/>

Díaz, Á. (2015). *Buenaventura: Ciudad-puerto o puerto sin ciudad* (Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia). <http://bdigital.unal.edu.co/53141/1/alvaroherandezvargas.2015.pdf>

FEDESARROLLO, & CERAC. (2013). *Hacia un desarrollo integral de la ciudad de Buenaventura y su área de influencia*. CERAC.

Fundación Ideas para la Paz- FIP. (2012). *Entornos complejos: Buenaventura*. FIP.

Human Rights Watch- HRW. (2014). *La crisis en Buenaventura. Desapariciones, desmembramientos y desplazamiento en el principal puerto de Colombia en el Pacífico*. HRW.

Las 2 Orillas. (2014, 21 de abril). *Los verdaderos dueños de Buenaventura*. Las 2 Orillas. <https://www.las2orillas.co/los-multimillonarios-duenos-del-puerto-de-buenaventura/>

Millán, C., Serrato, L., Pérez, Ó., y Castro, C. (2015). *Buenaventura: Un puerto sin Comunidad*. Centro Nacional de Memoria Histórica.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2015). *Distrito especial, industrial, portuario biodiverso y eco-turístico de Buenaventura Valle del Cauca*. Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Oviedo, C. (2015). *Análisis del entorno de una organización del sector portuario del distrito especial, industrial, biodiverso y ecoturístico de buenaventura*. [Tesis de pregrado, Universidad del Valle]. <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/10742/0540873.pdf;jsessionid=5C5A59BCCEA6E93B78EF856CC04858D9?sequence=1>

Palacios, M., y Safford, F. (2012). *Historia de Colombia. País fragmentado, sociedad dividida*. Universidad de los Andes.

Pamplona, M. J., y Piedrahita, P. (2020). *Radiografía política de Colombia*. Fundación Konrad Adenauer y CAEP.

Pamplona, M., y Piedrahita, P. (2021). El derecho a la ciudad en las aglomeraciones: Miradas desde América Latina. *Bitácora Urbano Territorial*, 31(II), 73-85. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n2.89561>

Pérez, G. (2007). Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura. *Documentos de trabajo sobre economía regional*, (91), 1-37.

Quintero, A. (2021). El Ferrocarril

- del Pacífico y el río Dagua: Las incidencias de una creciente, 1912. *Quirón*, 6(13-14), 72-93. <https://cienciashumanasyeconomicas.medellin.unal.edu.co/images/2021/Quiron1314/1.QuironED13-14DIC9-73-94.pdf>
- Ramírez, E. (2011). *Valle del Cauca: Aspectos de su proceso de configuración regional en el contexto republicano* [Tesis de maestría, Universidad Javeriana]. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/1441>
- Sánchez, D. (2019). El camino a Buenaventura. *Memoria*, 20, 48-51.
- Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. (s.f.). *Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.* <http://www.sprbun.com>
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de Sueños.
- Solano, J., y Batista, J. (2003). Análisis multitemporal del crecimiento urbano de la isla de Cascajal, Buenaventura (Valle), mediante la utilización de mosaicos aerofotográficos. *Boletín Científico CCCP*, 9, 58-73. https://aquadocs.org/bitstream/handle/1834/17405/dimarc CCP_2002_boletinccc09_47-58.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- TC BUEN. (s.f.). *TC Buen.* www.tcbuen.com.co
- Varela, E., Martínez, Á., y Delgado, W. (2013). Gobernanza y redes de política en el distrito portuario, industrial y biodiverso de Buenaventura, Colombia. *Estudios Políticos*, 43, 205-227. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-51672013000200011