



30 de noviembre y 1 de diciembre  
de 2015

Sala de Grados. Facultad de  
Ciencias del Mar

SEMINARIO:

La gestión de las áreas  
litorales en Iberoamérica

Gestión integrada y  
comunidades negras  
tradicionales en la costa del  
pacífico colombiano

Dr. Juan M. Barragán Muñoz  
Facultad de Ciencias del Mar  
y Ambientales, UCA  
[www.gestioncostera.es](http://www.gestioncostera.es)

## Reflexiones acerca del futuro de Bahía Málaga (Pacífico colombiano)



Dr. Juan M. Barragán Muñoz  
Gestión Integrada de Áreas Litorales

Preparado de forma expresa para Parques Nacionales Naturales de Colombia  
(Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, República de Colombia)



[www.gestioncostera.es](http://www.gestioncostera.es)

Reflexiones acerca del futuro de Bahía Málaga (Pacífico colombiano), Dr. Juan M. Barragán,

2010

Este trabajo ha sido patrocinado por:

Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Organismo Autónomo de Parques Nacionales de España.



Ministerio para la Cooperación al Desarrollo, Embajada del Reino de los Países Bajos en Bogotá.



31

# • Esquema

1. Antecedentes y aspectos formales
2. Interpretación de Bahía Málaga y sus contextos
3. Actividades e iniciativas marítimo portuarias
4. Dimensiones del pronunciamiento
5. Las conclusiones
6. Reflexión final y resultado real



El *objeto* principal del presente trabajo es **construir una opinión que alimente el proceso de toma de decisiones** del Ministro de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial de Colombia en relación a Bahía Málaga (BM). Se trata, en palabras de la propia solicitud, de *“realizar un pronunciamiento técnico sobre la factibilidad de establecer una operación portuaria en Bahía Málaga, sin modificar los atributos de composición, estructura y función que caracterizan los objetos de conservación y en general la biodiversidad que se pretenden proteger mediante el establecimiento de un Parque Nacional Natural.”*



Los *antecedentes* del estado de la cuestión, en síntesis, son los siguientes: Ante un proceso declaratorio muy avanzado de BM, como Parque Nacional Natural (PNN), que en ningún momento ha sido cuestionado por parte del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), y dado que la Constitución colombiana dota de carácter difícilmente reversible a un espacio una vez ha sido declarado con esta figura de protección, **los empresarios del Valle del Cauca solicitan al Ministro del MAVDT, la suspensión de la declaratoria.** Este último propone un pronunciamiento sobre la compatibilidad de la función portuaria con la declaratoria en curso antes de tomar la decisión final.

# •Esquema

1. Antecedentes y aspectos formales
- 2. Interpretación de Bahía Málaga y sus contextos**
3. Actividades e iniciativas marítimo portuarias
4. Dimensiones del pronunciamiento
5. Las conclusiones
6. Reflexión final y resultado real

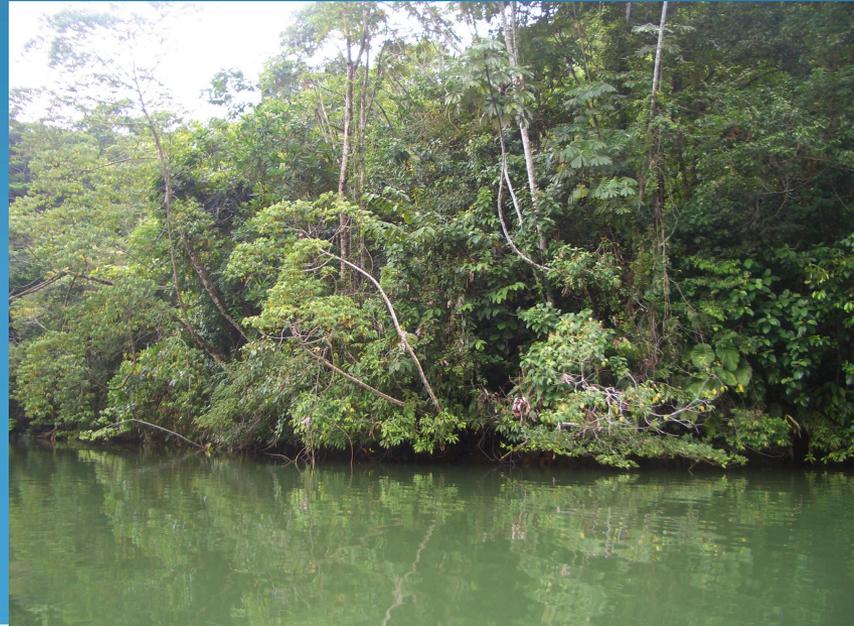


Figura 1.- Localización del ámbito de estudio.



Fuente: INVEMAR

Figura 2.- Imagen satelital de Bahía Málaga y Bahía de Buenaventura



Fuente: INVEMAR



**UNIDADES GEOMORFOLÓGICAS**

- Bajo (Arenoso y Lodoso)
- Barras, espigas y cordones litorales
- Colinas y montañas
- Cuerpo de agua
- Pantano de litoral
- Pantano de Transición
- Plataforma

**RAYOS GEOMORFOLÓGICOS**

- Playa
- Río
- Terraza fluvio marina
- Valle aluvial inundable

**RASGOS GEOMORFOLÓGICOS**

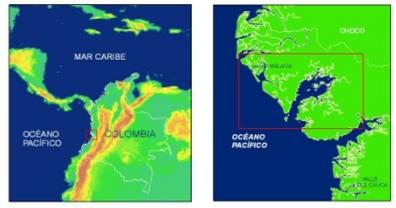
- Cicatrices
- Erosión Superficial
- Riscales
- Falhas
- Lineamientos
- Paleocanalizados
- Erosión Litoral
- Socavación de Chifras
- Acantilados

**CONVENCIONES**

- Ríos
- Drenajes
- Vías
- Área Urbana

Proyección: Transversa de Mercator  
 Datum: Observatorio Astronómico de Bogotá  
 Elipsoid: Internacional 1959  
 Meridiano Central: 77° 24' 21.30" W  
 Latitud de Origen: 4° 31' 54.37" N  
 Fuente: Trabajo de campo Octubre de 2005 y Marzo de 2006  
 Cartografía digital Proyecto UMR - Málaga (2002)  
 Interpretación de imagen Landsat ETM+ - 2001  
 Elaboró: Laboratorio de Sistemas de Información LeGIS (IVEMAR)  
 Grupo de Investigación "Málaga y su Zona Costera" (IVEMAR)  
 Revisado por: Bárbara Ofelia Posada, Geóloga (IVEMAR)  
 Equipo de Investigación: BIOCUMALAGA

**LOCALIZACIÓN GENERAL**



**MAPA DE GEOMORFOLOGÍA**

Valoración de la biodiversidad marina y costera de la Bahía de Málaga (Valle del Cauca, Costa Pacífica colombiana)  
 uno de los recursos para respaldar su declaración como Área Protegida



Abril de 2006

Nota del Mapa  
 Toda el área de estudio está considerada en una zona de Riesgo (Zonificación de Riesgo)



- **Valores naturales excepcionales:**
- **diversidad** de ecosistemas
- **representatividad** biogeográfica
- **heterogeneidad** de hábitats
- **diversidad biológica** extraordinaria
- **abundancia** especies de interés comercial
- **naturalidad**
- **hábitat crítico**
- **ballena jorobada** (*Megaptera novaeangliae*)
- **Numerosos servicios** del ecosistema



- *La realidad social y territorial:*

- Población negra no muy numerosa
- alto grado de cohesión social
- equipamientos colectivos
- familias con necesidades básicas insatisfechas
- Consejos Comunitarios y Territorios Colectivos



## • *Actividad económica de BM:*

- Bastante modesta
- Extractivismo
- *Actividades de ocio, turismo y recreo en precario*



# •Esquema

1. Antecedentes y aspectos formales
2. Interpretación de Bahía Málaga y sus contextos
- 3. Actividades e iniciativas marítimo portuarias**
4. Dimensiones del pronunciamiento
5. Las conclusiones
6. Reflexión final y resultado real





# •Esquema

1. Antecedentes y aspectos formales
2. Interpretación de Bahía Málaga y sus contextos
3. Actividades e iniciativas marítimo portuarias
- 4. Dimensiones del pronunciamiento**
5. Las conclusiones
6. Reflexión final y resultado real



# Dimensión ambiental

Cuadro 1.- Estimación cualitativa del riesgo de alteración, degradación o desaparición de elementos, estructuras y funciones de ecosistemas ante el funcionamiento de un puerto de gran envergadura en BM.

Sobre	Bahía Exterior	Bahía Protegida	Saco Interno	Bahía Terrestre
la calidad de las aguas	☐☐	☐☐☐	☐☐☐	0
la hidrodinámica	☐	☐☐	☐	0
el bentos	☐☐☐	☐☐☐	☐	0
las condiciones acústicas	☐☐☐	☐☐☐	☐	☐
la calidad del aire	0	☐☐	☐	☐
las condiciones lumínicas	0	☐☐	0	☐
unidades ecológicas acuáticas	☐	☐☐	☐	0
hábitats marinos	☐☐☐	☐☐☐	☐	0
hábitats terrestres	0	0	☐	☐☐☐

**Elevado** ☐☐☐

**Moderado** ☐☐

**Leve** ☐

**No hay o no procede** 0

## Dimensión Social.

- La mayor parte de las instituciones y organizaciones no gubernamentales se oponen a un proyecto portuario multipropósito de gran envergadura en BM.
- Los 5 Consejos Comunitarios de las Comunidades Negras de BM manifestaron su rechazo al proyecto portuario
- Por una parte, la necesidad de mano de obra de un puerto en BM será bastante limitada. Por otra, será muy difícil que la población negra de BM pueda aspirar a esos puestos de trabajo, dado su escaso nivel de preparación para tráficos totalmente mecanizados. La conclusión es bien sencilla: desde el punto de vista social, la integración del proyecto portuario es francamente difícil.

## Dimensión Social (2).

•Un puerto como el proyectado, para 25 MT, necesitará un “umland” o área de influencia urbana y Zona de Actividades Logísticas. El centro poblado importante más próximo (BV), se encuentra a más de 100 km. por vías de difícil circulación. Teniendo en cuenta cómo evolucionan este tipo de infraestructuras en el muy largo plazo, caben pocas dudas respecto de: a) su formidable capacidad de atracción de población, y b) la conformación de nuevas áreas urbanas (formales o informales) en los alrededores del futuro puerto.

•Ello, a su vez, tendría una incidencia importante desde el punto de vista de la posible dilución cultural de una población local con tan reducido número de efectivos demográficos como es la actual de BM.

•Otro aspecto de gran relevancia social se vincula a los impactos visuales y cambios de paisaje en BM una vez que el puerto estuviera operativo. Este aspecto no es secundario para la población de BM, que tiene una especial percepción y fuerte apropiación de su entorno territorial y paisajístico.

## Dimensión económica y desarrollo productivo del territorio (1).

- El frente portuario de Colombia en el Pacífico está por estructurar. Pero con certeza que se abordará dada la progresiva trascendencia del comercio con socios asiáticos, pero también del Oeste de América del Norte.
- En este momento el puerto de BV es casi el único puntal relevante de Colombia en el Pacífico. Tumaco es un proyecto portuario importante pero no la solución del Pacífico (por su relativa conexión con áreas de producción /consumo). Echamos en falta una tercera, e incluso cuarta, gran instalación portuaria para el muy largo plazo.
- Desde el punto de vista del equilibrio territorial un puerto en el tramo norte de la vertiente pacífica tendría más sentido que reforzar (con otro terminal portuario como BM y a una distancia tan escasa) las instalaciones de BV, situadas en el tramo centro-sur del Pacífico.



## Dimensión de Gobernanza.

### • Principales *Agentes Sociales e Institucionales* (ASI):

- ✓ La Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales.
- ✓ Otros representantes del sistema colombiano del conocimiento y la ciencia, como la Universidad del Valle UNIVALLE y el Instituto para la Investigación y la Preservación del Patrimonio Cultural y Natural del Valle del Cauca INCIVA.
- ✓ El Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras “José Benito Vives de Andrés” INVEMAR
- ✓ Representantes de la *sociedad civil organizada* (grupos ecologistas, asociaciones o fundaciones citadas al principio del texto y dedicadas al estudio o a la conservación): “El colectivo para la defensa de BM”
- ✓ Consejos Comunitarios de las Comunidades Negras presentes en BM
- ✓ Representantes del mundo *de la economía y la empresa* la opinión no es tan unánime.
- ✓ Dentro de la *Administración Pública del Estado*.

# •Esquema

1. Antecedentes y aspectos formales
2. Interpretación de Bahía Málaga y sus contextos
3. Actividades e iniciativas marítimo portuarias
4. Dimensiones del pronunciamiento
- 5. Las conclusiones**
6. Reflexión final y resultado real

• Acerca de la cuestión subyacente y la raíz del problema.

- Estamos convencidos que la raíz del conflicto no es solo la dialéctica entre desarrollo portuario y conservación ambiental. Todo parece apuntar a que estemos ante la manifestación del problema, o una de sus aristas, no ante el verdadero problema.
- Es bastante probable que la cuestión esté más vinculada a un país que todavía tiene su territorio en construcción, sin terminar de definir sus infraestructuras. Y por lo tanto refleja las lógicas tensiones que alberga. En otras palabras, lo que ocurre se acerca más a la Ordenación del Territorio y al Desarrollo Regional. Y de forma más concreta a aquello relacionado con los sistemas generales del transporte y su conexión con las correspondientes terminales portuarias.
- Y lo que posiblemente sucede, también, es que el país esté resolviendo estas cuestiones sin todas las orientaciones y criterios generales necesarios. Porque ellos, y no la coyuntura económica o política de corto plazo, son los que deberían conducir hacia un desarrollo territorial más integrado en lo sectorial y equilibrado en lo regional. No entendemos de otro modo los cambios tan drásticos que, en tan poco tiempo, se han sucedido acerca de cuestiones que deberían ser políticas públicas de Estado en el muy largo plazo. ¿O es que alguien duda que el Chocó Biogeográfico, por ejemplo, no se integrará tarde o temprano, y de forma plena, a la dinámica económica que se registra en el Pacífico?

# •Esquema

1. Antecedentes y aspectos formales
2. Interpretación de Bahía Málaga y sus contextos
3. Actividades e iniciativas marítimo portuarias
4. Dimensiones del pronunciamiento
5. Las conclusiones
6. Reflexión final y resultado real

## •Opinión final.

El espacio costero marino de Bahía Málaga posee atributos y funciones de naturaleza ambiental, social y cultural más que suficientes para hacerla merecedora de un elevado grado de protección. La conservación de los elementos, estructura y servicios de los ecosistemas presentes no parecen compatibles con el desarrollo de las actividades portuarias comerciales allí propuestas.

La función del Estado debe ser: por un lado, la estructuración de un proceso de ordenamiento territorial costero que concilie, los particulares atributos ambientales de las zonas litorales colombianas con los intereses de la sociedad, incluyendo los económicos y culturales. Por otro, garantizar con sus inversiones que el futuro de la economía productiva del VC, y en general de la nación, tenga cubiertas sus necesidades portuarias en el área ya desarrollada de BV.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



## MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL

RESOLUCION NÚMERO

( 1501 )

04 AGO. 2010

“Por medio de la cual se declara, reserva, delimita y alindera el Parque Nacional Natural Uramba Bahía Málaga”

EL MINISTRO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL









