Imprimir

En su columna de El Tiempo del 7 de marzo pasado, titulada *Buenaventura, ciudad fallida,* el excandidato presidencial Germán Vargas Lleras, culpa a los bonaverenses de sus inhumanas condiciones de vida porque sus conductas, poco amables, para decir lo menos, hacen imposible concretar cualquier proyecto de desarrollo. Sus comunidades no lo permiten:

1. La carretera Mulaló-Lobo Guerrero no ha prosperado porque las consultas con las comunidades no fructifican, en consideración a que los negros no creen que la carretera refleje su visión étnica y consideran que vulnera su derecho a la vida.
2. La profundización del canal de acceso no se ha podido realizar por las incomodas consultas previas. El puerto de Agua Dulce ha tenido toda clase de tropiezos y demoras debido a dichas consultas. La carretera de acceso tardó cinco años por la oposición de las comunidades.
3. No se ha podido construir la vía Lobo-guerrero-Cisneros-Altos de Zaragoza y el tramo a Citronella, a la entrada del puerto, porque los negros empobrecidos hacen minería y, en consecuencia, no dejan trabajar. Cuando se puede hacer algo es gracias al ejército.
4. El tendido de la segunda línea eléctrica para potenciar la transmisión de energía que garantice las actividades del circuito portuario, negros sin tierra, en clara extorsión a la empresa, montaron asentamientos que reclaman derechos de servidumbre. El proyecto está detenido. Igual pasa con el aeropuerto y el Ferrocarril del Pacífico: las comunidades invadieron los terrenos de la Aero civil y las laderas a ambos lados de las paralelas. 3000 familias ocuparon sus predios. El ferrocarril hace cuatro años no funciona.
   La lista de las inapropiadas y ventajosas conductas de los afrocolombianos del puerto que los hacen responsables de sus desgracias, acaban con esta falsedad: Todos los acuerdos alcanzados en el paro han fracasado porque Buenaventura ha incumplido todos sus compromisos.

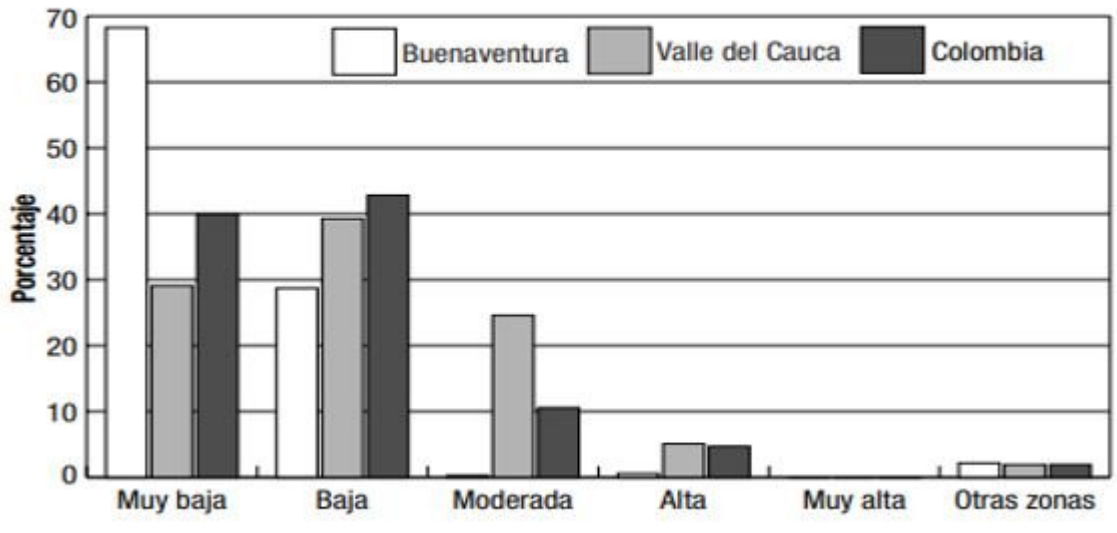
A Vargas Lleras lo que realmente le incomoda son las obligaciones derivadas de la Constitución del 91, y, en concreto, la Ley 70 de 1993, que en consideración de su historia y su cultura les concedió a las distintas etnias el reconocimiento y protección al derecho a la igualdad de todas las culturas que conforman la nacionalidad colombiana y obliga a la participación de sus organizaciones, sin detrimento de su autonomía, en las decisiones que los afectan, así como la protección del medio ambiente atendiendo las relaciones

establecidas por las comunidades negras con el medio natural.

El oficioso columnista de los grandes intereses empresariales del país, lo que desea es que estos conglomerados no tengan diques en la ley para poder entrar a saco sobre los territorios y las comunidades. Todos los proyectos enumerados por Vargas Lleras son funcionales a los intereses de los dueños del puerto y, en general, se han realizado en contravía de las comunidades, de sus intereses, y del medio ambiente. Dichos proyectos no han estado ajenos al uso de desplazamientos forzados y a la violencia.[1]

El problema de la tierra es crítico en Colombia, pero lo es especialmente en Buenaventura, por las condiciones derivadas del Chocó biográfico. Los cuadros que siguen ilustran las complejidades del suelo en Buenaventura: En el grafico dos se muestra la poca fertilidad del suelo y su inutilidad para usos agrícolas. Entre las tierras de muy baja y baja fertilidad de este reino biodiverso y frágil, suman el 97% del suelo, realidad que hace que la presión sobre la tierra sea enorme.[2]

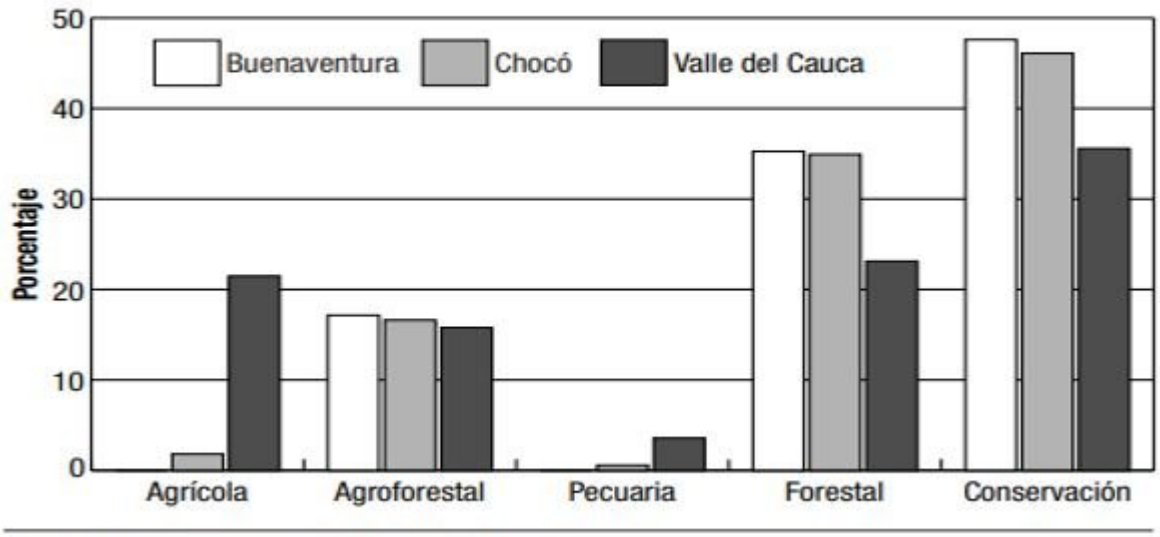
Gráfico 2. Porcentaje de territorio según nivel de fertilidad del suelo (Buenaventura, Valle del Cauca y Colombia)



Fuente: cálculos del autor con base en información del IGAC.

Y en el gráfico cuatro se muestra como el suelo de Buenaventura, en gran porcentaje, su vocación es de conservación.

Gráfico 4. Porcentaje de territorio según vocación de uso del suelo (Buenaventura, Valle del Cauca y Chocó)



Fuente: cálculos del autor con base en información del IGAC.

Estas condiciones especiales hacen que un porcentaje cercano al 70% de la región se encuentre jurídicamente excluido del mercado de tierras, por constituir territorios colectivos de comunidades negras, resguardos indígenas o parques naturales,[3] que explican la pobreza histórica de los habitantes de Buenaventura y del pacifico colombiano, que comparten el mismo hábitat.

Una flora fascinante que puede aprovecharse para generar oportunidades empresariales para usos farmacéuticos y científicos, bien distintos a la guerra, la represión y la austeridad, que caracterizan el tratamiento que el gobierno nacional le ha brindado al territorio y a sus gentes.

Entonces, si los afrocolombianos no tienen tierra, si se les arrebató Colpuertos, que era un Dios para los porteños, si la actividad pesquera prácticamente no existe, si la reingeniería,

los costos y la automatización, por la presión internacional de la competitividad, disminuyeron dramáticamente los puestos de trabajo, si al Estado solo le ven su cara despótica y ausente, ¿Qué les queda? A Vargas Lleras estas realidades incontrastables le importan un higo y solo ve amenazados los proyectos empresariales por una turba de negros mal educados y desobedientes a los que les encanta vivir en la pobreza y la incertidumbre.

Al excandidato se le olvida deliberadamente que la vía Buga-Buenaventura no se ha concluido, no por las interferencias de negros aprovechados, sino por la contumaz corrupción, que en general, han rodeado el sistema de concesiones con las que se están construyendo las vías del país, con un atraso de cien años. El gobierno Uribe, en sus postrimerías, casi a mansalva, extendió de forma inaudita la concesión del tramo Media Canoa-Loboguerrero, a los Solarte-Nule, por cincuenta años, hasta 2054, fecha hasta la cual corren los peajes. ¡Y eso! Por la liquidación de este contrato, el Estado deberá pagarle a los Solarte Nule $823.000 de pesos, según el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá.[4] Y la doble calzada nada que se termina.

La doble calzada Popayán-Santander de Quilichao, otorgada al grupo en 2013, permanece sin ningún avance. Hoy, solicitan $200.000 millones para ceder el contrato. Ese es su práctica. Licitan a bajo precios para ganarse los concursos para después demandar los contratos y solicitar reajustes escandalosos: entre el 300-400%. Este clan no es una empresa de ingeniería, es un pool de abogados para litigar contra el Estado. Subsidiariamente hacen carreteras. Hoy, Carlos Alberto Solarte, el jefe de la organización, está tras las rejas.

La tragedia del Ferrocarril del Pacífico está lejos de deberse a negros oportunistas. Hace parte de la absurda decisión de la plutocracia nacional de acabar los ferrocarriles.[5] Su viacrucis, su privatización, es una crónica de dolo y corrupción a los más altos niveles.[6] Lo último que se registró, como una forma de renuncia definitiva a tener ferrocarriles, es que las estaciones, de lo que ayer fue un sistema ferro que alcanzó a articular el mercado nacional y contribuyó a consolidar sectores como el caficultor, se dedicarán a finalidades turísticas

¡Es inaudito! Mientras China, en su viaje a la cima ha construido la red de trenes más extensa

del mundo, Europa se conecta por una tupida telaraña de trenes ultramodernos que ruedan sobre superconductores, África se afana en construirlos, Colombia los liquida. Al puerto de Buenaventura sin ferrocarril le pasa lo que, a la ciudad, con una infraestructura portuaria de espaldas a su suerte: no son viables. Ahí sí, las masas irredentas, olvidadas y segregadas lo bloquearan cada que requieran hacer oír su voz, como en 2017. Y en el puerto colombiano que mira hacia el área que dominará el mundo, literalmente mañana, nosotros nos quedamos con tracto mulas. Así estamos. Nada de estos absurdos son culpa de los negros, doctor Vargas Lleras.

Algunos *vivos* de la comunidad se han aprovechado de las prerrogativas de la ley para su lucro personal, pero no es la conducta mayoritaria de una comunidad honesta, trabajadora, paciente, que lo que ha hecho es resistir con paciencia los vejámenes a los que ha sido sometida. Una comunidad, una etnia, que ha contribuido con su esfuerzo, en todas las esferas, a la construcción de la nación.

La actual administración de la cuidad deviene de las directivas que levantaron la ciudadanía en el paro del 2017 por la dignidad de Buenaventura y contra la corrupción y tiene el enorme reto de no defraudar las expectativas. En síntesis, los comentarios de Vargas Lleras destilan un racismo odioso y generalizaciones inaceptables.

---

[1] *Buenaventura: puerto sin comunidad,* Centro de Memoria Histórica. Bogotá, 2015, Pag.361.

[2] *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura.* En: “Economías del Pacífico”. Banco de la República, Bogotá, 2008, Pág.66. Los cuadros aquí utilizados hacen parte de este texto.

[3] *Buenaventura: puerto sin comunidad,* Centro de Memoria Histórica, Pag.26.

[4] https://www.elespectador.com/noticias/judicial/el-estado-debera-pagar-mas-de-800-mil-millones-al-consorcio-liderado-por-carlos-solarte/

[5] https://www.semana.com/contenidos-editoriales/ya-es-hora/articulo/acabar-con-los-trenes-en-colombia-fue-un-error-lamentable-y-costoso/584912/

[6] Se llamaba Tren del Pacifico dos sendos informes de El Espectador sobre el fracaso del Ferrocarril del Pacifico del 25 y 26 de enero de 2021.

Fernando Guerra Rincón.

Foto tomada de: https://www.elpais.com.co/