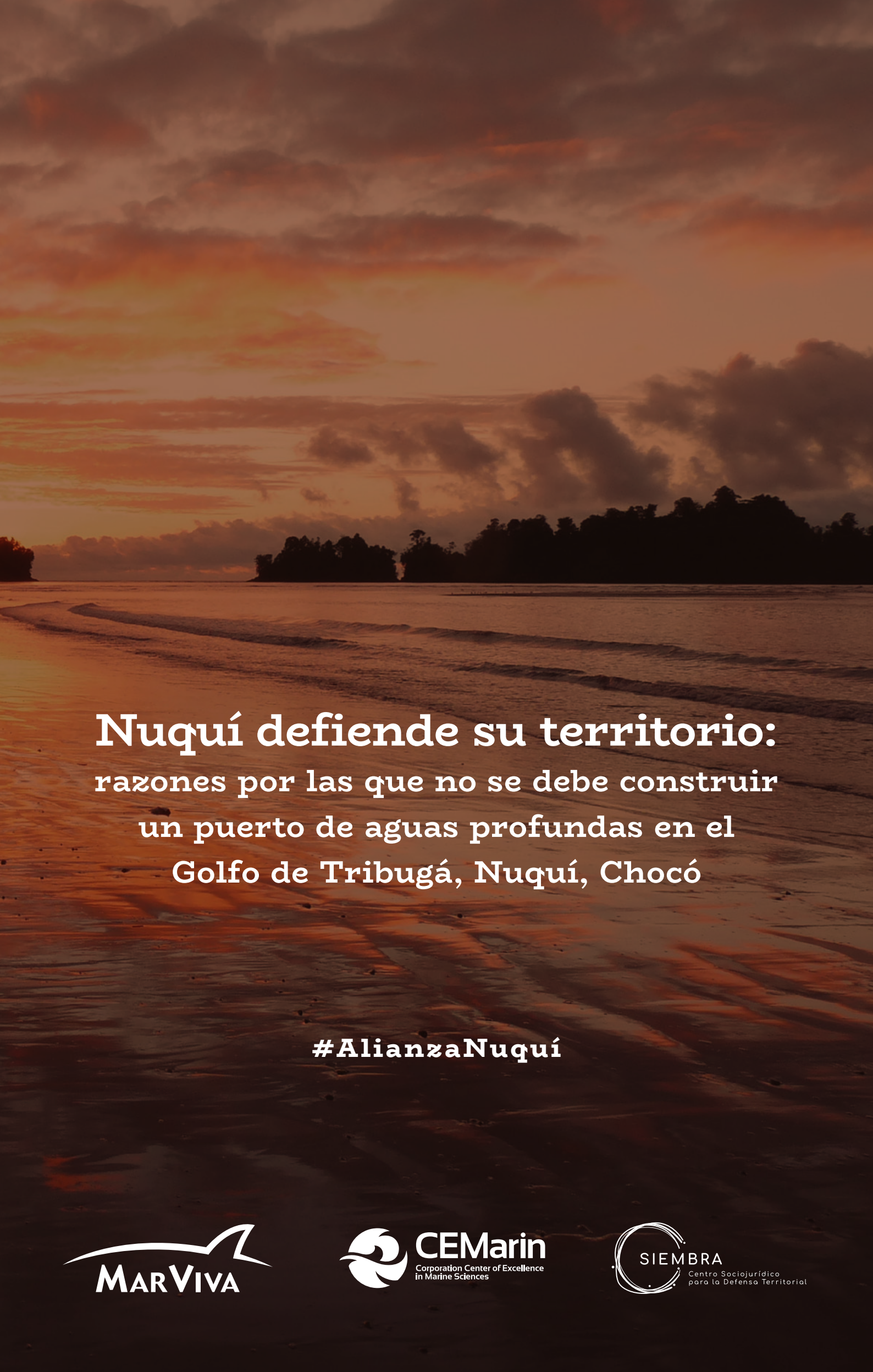




Nuquí defiende su territorio: razones por las que no se debe construir un puerto de aguas profundas en el Golfo de Tribugá, Nuquí, Chocó

#AlianzaNuquí



Nuquí defiende su territorio:

razones por las que no se debe construir
un puerto de aguas profundas en el
Golfo de Tribugá, Nuquí, Chocó

#AlianzaNuquí



Nuquí defiende su territorio: razones por las que no se debe construir un puerto de aguas profundas en el Golfo de Tribugá, Nuquí, Chocó

Editores

Daniela Durán González | Kelly Rojas Correa

Autores

Fundación MarViva

Daniela Durán González | Kelly Rojas Correa

Centro Sociojurídico para la Defensa Territorial, SIEMBRA

Viviana González Moreno | Ángela María Sánchez

Corporación Centro de Excelencia en Ciencias Marinas, CEMARIN

Andrés Fernando Osorio, Universidad Nacional de Colombia

Gladys Rocío Bernal Franco, Universidad Nacional de Colombia

Paula Andrea Zapata Ramírez, Universidad Pontificia Bolivariana

Revisores internos

Juan Manuel Posada | Juan Manuel Díaz

Jorge Arturo Jiménez Ramón

Coordinación editorial

Juan Manuel Posada | Diana Bonilla Bolaños | Kelly Rojas Correa

Cartografía

Manuel Camilo Velandia

Fotografía portada

©Juan Manuel Díaz

Fotografías

©Fundación MarViva | @Shutterstock

Fotografías 3-6: ©Andrés Velez, Más Arte Más Acción

Diseño y diagramación

Ximena Díaz

Impresión

Editora 3 Ltda.

ISBN

978-958-52172-7-0

Citar libro como

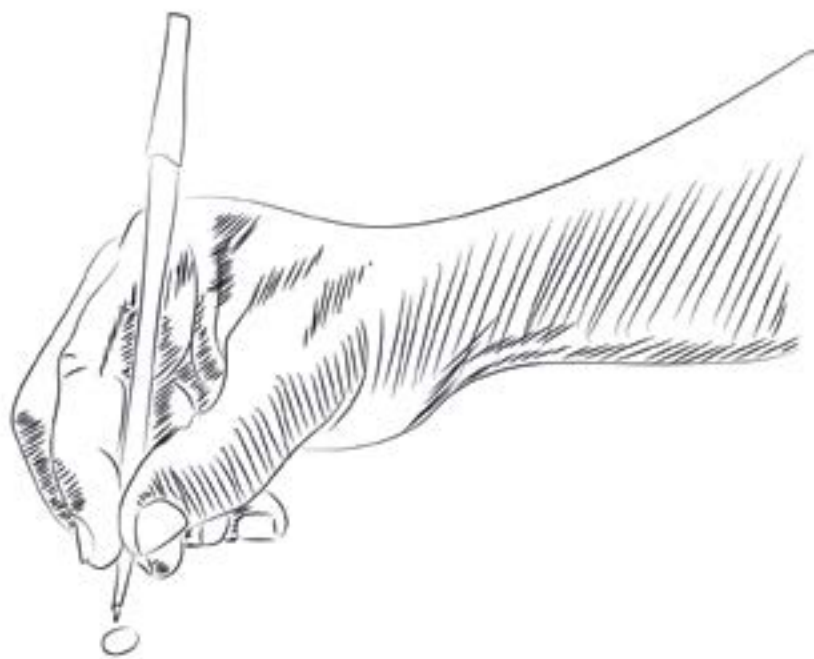
Durán-González, D., Rojas-Correa, K., González-Moreno, V., Sánchez, A.M., Osorio-Arias, A.F., Bernal-Franco, G.R. y Zapata-Ramírez, P.A. (2021). Nuquí defiende su territorio: razones por las que no se debe construir un puerto de aguas profundas en el Golfo de Tribugá, Nuquí, Chocó. Fundación MarViva, Bogotá, Colombia. 48 pp.

Copyright 2021. Fundación MarViva.

Únicamente se permite la reproducción parcial o total de esta obra, por cualquier medio, con autorización escrita de la Fundación MarViva. Dicho uso debe hacerse para fines educativos e investigativos, citando debidamente la fuente.

Índice

Agradecimientos	5
Presentación	6
Introducción	7
1. El Municipio de Nuquí	8
1.1. Contexto demográfico	8
1.2. El DRMI Golfo de Tribugá-Cabo Corrientes	9
1.3. Entidades de ordenamiento territorial en el Pacífico chocono	9
1.4. Nuquí, territorio colectivo	10
2. El puerto de Tribugá	12
3. Requisitos legales para la construcción de un puerto de aguas profundas en el Golfo de Tribugá	14
3.1. Consulta previa	15
3.2. Licencia ambiental	17
3.3. Contrato de concesión portuaria	19
4. Línea de tiempo: ¿Cómo ha sido el proceso del puerto de Tribugá?	22
5. ¿Cuál es la visión de desarrollo de las comunidades de Nuquí?	24
6. Razones para decir no al puerto de Tribugá	28
7. La voz de los jóvenes frente al puerto de Tribugá	34
8. Muchos decimos: Puerto NO	36
9. Literatura citada	42





Agradecimientos

Los autores hacen un agradecimiento especial a todas las comunidades de Nuquí, al Consejo Comunitario General (CCG) Los Riscasles y a la Alianza Nuquí por trabajar de la mano con el objetivo de consolidar un modelo de desarrollo interétnico propio para el territorio de Nuquí, que promueva el bienestar colectivo de las comunidades.

A Luis Perea Cuero, Josefina Klinger y José Ruperto Murillo, por su participación y valiosos testimonios en el encuentro “Nuquí le habla al congreso: retos y desafíos de nuestro modelo propio de desarrollo interétnico”, realizado el 10 de marzo de 2020 en Nuquí. A Cándida García Murillo por su testimonio para el documental “Territorios Impostergables”, de la Universidad de los Andes.

A los artistas: Jhonax Mundial, LAMAT, Dbeer y Obra Maestra por su creatividad, dedicación y detalles en la letra de la canción “Puerto NO”.

Un agradecimiento especial a la Clínica Jurídica de Medio Ambiente y Salud Pública de la Universidad de los Andes, por su soporte técnico y jurídico para contar con argumentos sólidos en esta lucha.

Y finalmente a todas las organizaciones de la sociedad civil y comunitarias que día a día se unen para que sigamos diciendo Puerto NO.



Presentación

El documento “Nuquí defiende su territorio: razones por las que no se debe construir un puerto de aguas profundas en el Golfo de Tribugá, Nuquí, Chocó”, es el resultado del análisis y síntesis de información oficial, así como la recopilación del sentir de las comunidades sobre la amenaza de esta megaobra a su territorio.

El documento ofrece elementos de valor y argumentos sólidos que ayudan a aclarar el proceso y que sirven de sustento para seguir luchando por el bienestar de las comunidades de Nuquí y por la defensa de los recursos marinos y costeros.

Este documento de divulgación se realiza en el marco de la Alianza Nuquí, una coalición comunitaria e interinstitucional que tiene como objetivo consolidar un modelo de desarrollo interétnico propio para el territorio de Nuquí, que promueva el bienestar colectivo.

La alianza nace en el año 2018, gracias al foro “Diálogos en torno al puerto de Tribugá: visiones de bienestar en el Pacífico colombiano”, organizado por la Universidad de los Andes, Fundación Acua y el CCG Los Riscuales. Desde entonces, se ha dedicado a consolidar las estrategias necesarias para hacer frente a la posible construcción del puerto de aguas profundas en Tribugá, orientado en cuatro líneas estratégicas: i) comunicación y fortalecimiento comunitario, ii) incidencia política, iii) investigación y iv) apoyo jurídico.

Entre los miembros de la Alianza Nuquí se encuentran el CCG Los Riscuales, delegados de los resguardos indígenas del Municipio de Nuquí, líderes locales, jóvenes nuquiseños, Fundación MarViva, Fundación Eduardoño, Fundación ACUA, Más Arte Más Acción, Centro Sociojurídico para la Defensa Territorial - SIEMBRA, el Centro Interdisciplinario de Estudios sobre Desarrollo (CIDER) de la Universidad de los Andes, la Clínica Jurídica de Medio Ambiente y Salud Pública (MASP) de la Universidad de los Andes, Fundación Malpelo, Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF, por sus siglas en inglés), Wildlife Conservation Society (WCS), DeJusticia, entre otros.



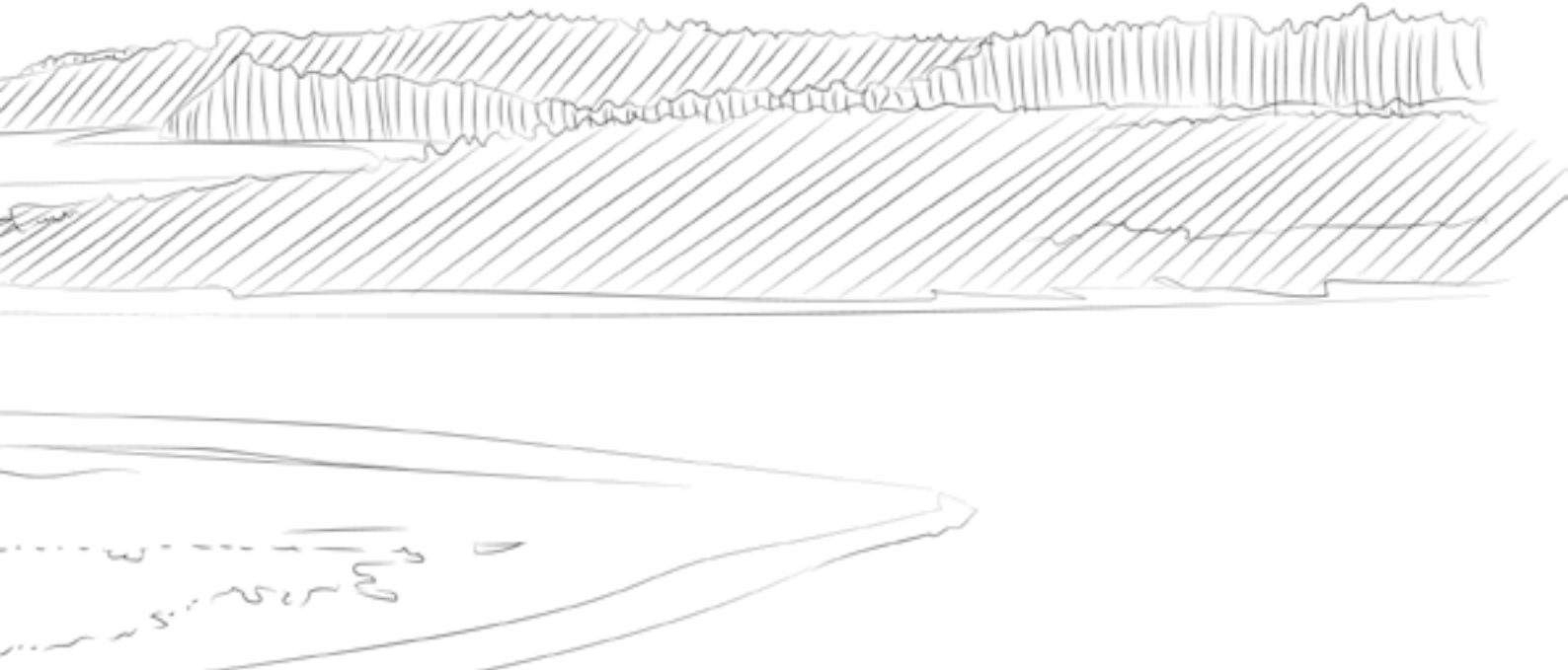
Introducción

El Municipio de Nuquí se encuentra ubicado en el departamento del Chocó, Colombia. De acuerdo al Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), alberga una población de 16.642 habitantes (DNP, 2020), de los cuales el 77,5 % se reconoce como afrodescendiente y el 22,5 % como población indígena (DANE, 2005). Además, cuenta con el Distrito Regional de Manejo Integrado Golfo de Tribugá-Cabo Corrientes (DRMI GTCC), un área protegida de uso sostenible, declarada por la Corporación Autónoma Regional para el Desarrollo Sostenible del Chocó (CODE-CHOCÓ). Este DRMI forma parte de una cadena de entidades de ordenamiento, que aseguran la conservación y el uso sostenible de los recursos marinos y costeros del litoral Pacífico chocoano.

A pesar de ello, la Sociedad Portuaria Arquímedes S.A. (en adelante, Arquímedes), una organización empresarial privada de economía mixta, desea construir un puerto de aguas profundas en el Golfo de Tribugá. De lograr el objetivo, el puerto de Tribugá será una megaobra con capacidad de recibir barcos de hasta 200.000 toneladas (t). Los requisitos legales para la construcción de este puerto son:

- La consulta previa, que debe ser tramitada a través del Ministerio del Interior (MI),
- La licencia ambiental, que debe ser solicitada ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y
- La concesión portuaria, que debe ser solicitada ante la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Las comunidades de Nuquí han construido por décadas visiones propias de bienestar y un modelo inherente de desarrollo, que va en contravía de la construcción de un puerto de aguas profundas en el Golfo de Tribugá. Le han apostado a la pesca artesanal, a la conservación del territorio a través de áreas protegidas, a la agricultura y al ecoturismo. Además, hay múltiples razones ambientales, económicas y socioculturales que respaldan la posición de las comunidades de Nuquí y aseguran que es necesario decir no al puerto de Tribugá.



1.

El Municipio de Nuquí

1.1. Contexto demográfico

Del total de los 16.642 habitantes, el 49,9 % de la población del Municipio de Nuquí son hombres (8.304) y el 50,1 % mujeres (8.338), mientras que el 9,6 % (1.596) reside en la cabecera municipal y 90,4 % (15.046) lo hace en la zona rural (DNP, 2020). El 77,5 % de la población se identifica como afrodescendiente (DANE, 2005) y se encuentra asentada en un territorio colectivo administrado por el CCG Los Riscasles. En Nuquí hay 1.663 indígenas (19 %), divididos en 3 resguardos: Río Chorrí - Jurubidá - Alto Baudó, Río Nuquí y Río Panguí (DNP, 2020). El 50,9 % de los habitantes del municipio vive en condiciones de necesidades básicas insatisfechas (NBI) (DANE, 2018b).



1.2. El DRMI Golfo de Tribugá-Cabo Corrientes

Nuquí cuenta con un área protegida denominada “Distrito Regional de Manejo Integrado Golfo de Tribugá-Cabo Corrientes” (DRMI GTCC), declarado por CODECHOCÓ en diciembre de 2014. El área cuenta con una extensión de 60.138,6 hectáreas (ha) y empezó como un proceso participativo liderado por las comunidades, producto de la conciencia ambiental que existe en la zona.

Los objetivos del DRMI GTCC son: 1. Preservar las condiciones naturales y restaurar los ecosistemas marinos y costeros del golfo, 2. Mantener los atributos estructurales y funcionales de los ecosistemas marinos y costeros con el fin de garantizar la conectividad biológica y ecológica de la región, 3. Contribuir al fortalecimiento de la dinámica cultural de las comunidades negras del CCG Los Riscasles y otros pobladores locales y 4. Aportar a la sostenibilidad de los recursos hidrobiológicos y demás bienes y servicios ambientales que ofrecen los usos sostenibles para el goce y bienestar de las comunidades locales y visitantes (CODECHOCÓ, 2014).

1.3. Entidades de ordenamiento en el Pacífico chocoano

El DRMI GTCC, área protegida que se encuentra ubicada en el municipio de Nuquí, forma parte de una cadena de entidades de ordenamiento que buscan organizar las actividades que se realizan en el Pacífico chocoano, con el propósito de conservar sus recursos marinos y costeros. Entre estas se encuentran las Unidades Ambientales Costeras (UAC) del Pacífico Norte y Baudó-San Juan, la Zona Exclusiva de Pesca Artesanal (ZEPA), el DRMI Encanto de los Manglares del Bajo Baudó (DRMI EMBB) y el Parque Nacional Natural (PNN) Utría. Adicionalmente, el DRMI GTCC se encuentra ubicado en la zona de amortiguamiento de esta última entidad, lo que significa que es un área que tiene como propósito prevenir, mitigar y corregir las posibles perturbaciones y riesgos que pueda sufrir el parque, en términos de su biodiversidad y ecosistemas (Figura 1).

La conectividad de estas entidades de ordenamiento es crítica para la conservación de los recursos marinos y costeros del Pacífico chocano. Los diálogos entre municipios y las lecciones aprendidas de las comunidades de la zona han sido fundamentales para la creación de áreas protegidas. Además, estas entidades de ordenamiento tienen como objetivo asegurar la sostenibilidad de los recursos de los cuales dependen las comunidades para su seguridad alimentaria. Por tanto, su mantenimiento y conectividad es esencial para la subsistencia de los territorios. Finalmente, aseguran la conectividad entre los diversos ecosistemas de esta zona



del Pacífico Tropical Oriental (PTO), que es un área clave para la conservación de la biodiversidad marina a nivel global.

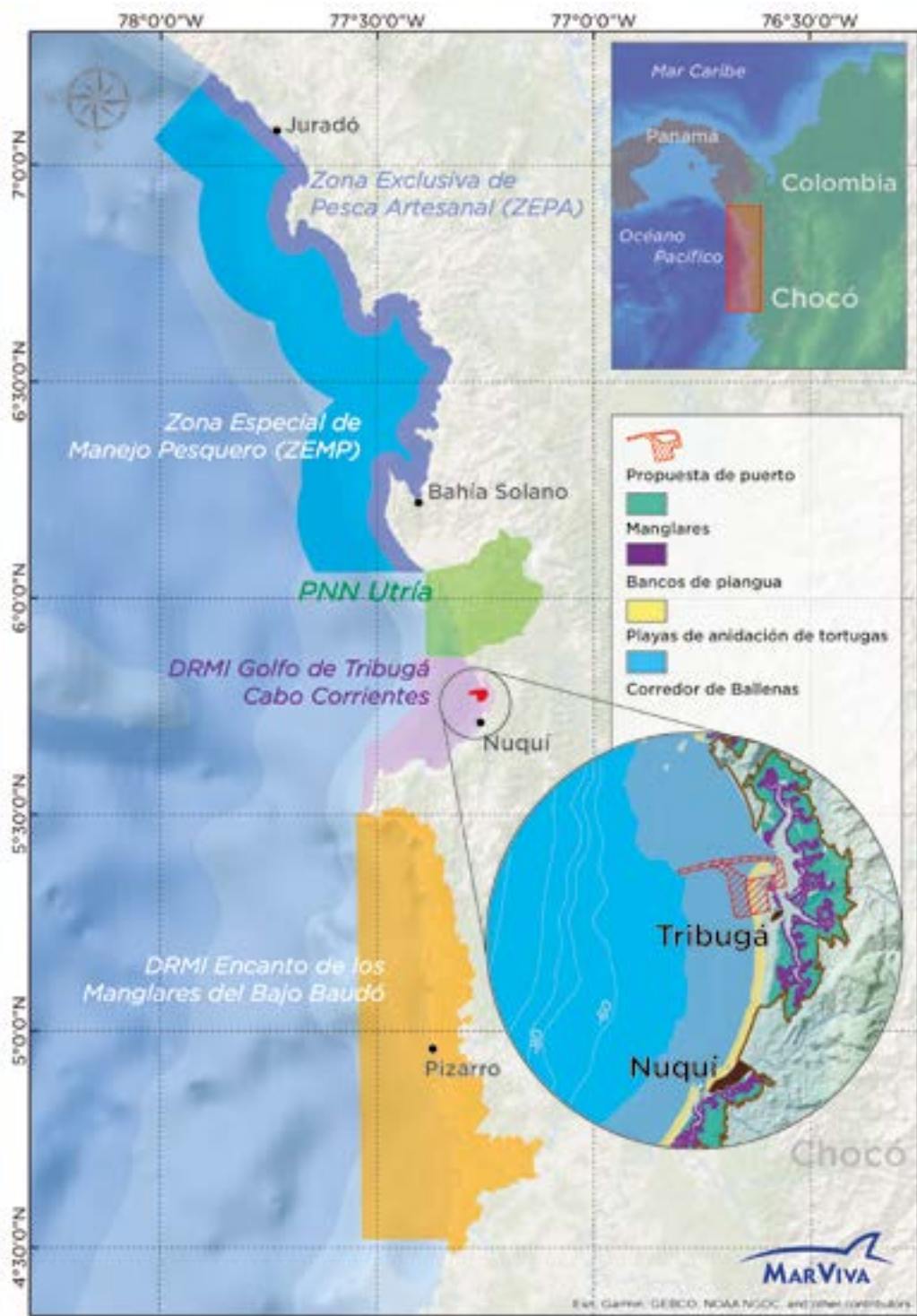


Figura 1. Entidades de ordenamiento territorial del Pacífico chocoano y ubicación espacial propuesta para el puerto de Tribugá

1.4. Nuquí, territorio colectivo

Nuquí es un territorio que ha sido habitado históricamente por comunidades afrodescendientes e indígenas. La relación histórica que ambas tienen con los recursos naturales ha sido reconoci-

da por la normativa colombiana a través de territorios colectivos. Para el caso de las comunidades afrodescendientes, el territorio colectivo es adjudicado a comunidades negras agrupadas en Consejos Comunitarios, amparadas bajo la Ley 70 de 1993. Por su parte, los resguardos son los territorios colectivos de las comunidades indígenas, reconocidos en los artículos 63 y 329 de la Constitución Política de Colombia de 1991. La extensa jurisprudencia de la Corte Constitucional ratifica a las comunidades negras e indígenas del país como pueblos étnicos históricamente discriminados, otorgándoles un reconocimiento como sujeto colectivo de derechos diferenciales, tales como la consulta previa y la autodeterminación (Sentencia SU-039 de 1997, Sentencia T-973 del 2000, Sentencia C-169 de 2001, Sentencia C-030 de 2008, Sentencia C-175 de 2009 y Sentencia T-514 de 2009).

Las comunidades afrodescendientes del Municipio de Nuquí se encuentran organizadas en el CCG Los Riscals (Figura 2), comprendido por nueve comunidades: Jurubirá, Tribugá, Nuquí, Panguí, Coquí, Joví, Termals, Partadó y Arusí. Las comunidades indígenas se encuentran ubicadas en las zonas altas del municipio y están organizadas en tres resguardos: Río Chorí-Jurubirá, (Reserva ACIOKENDO), Río Nuquí (Reserva CAMATICOPN) y Río Panguí (Reserva CAMIZCOP). Dentro de ellos, hay ocho comunidades: Villa Nueva-Jurubirá, La Loma-Chorí, Puerto Indio-Chorí, Boca de la Jagua, Agua Blanca-Tribugá, Tando, Río Nuquí y Río Panguí (Alcaldía Municipal de Nuquí, 2020).

Las comunidades de Nuquí, tanto afrodescendientes como indígenas, tienen modelos propios de desarrollo que se encuentran consignados en los Planes de Etnodesarrollo y los Planes de Vida, respectivamente. Estas son visiones que deben ser respetadas y que se encuentran reconocidas por la normativa colombiana (Constitución Política de Colombia de 1991, Ley 21 de 1991 y Ley 70 de 1993). Para asegurar que el desarrollo que se lleve a cabo en estos territorios sea consecuente con dichas visiones, la Ley 21 de 1991, que ratifica el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), establece el derecho de los pueblos afrodescendientes e indígenas a participar en el uso, la administración y la conservación de los recursos naturales existentes en sus territorios, los cuales deben ser protegidos especialmente a través de la consulta previa. Dicha consulta prevé la realización de una evaluación de la situación social, espiritual, cultural y del impacto ambiental que las actividades de desarrollo pueden tener en los pueblos indígenas y las comunidades afrodescendientes de conformidad con la Ley 21 de 1991) de aprobación de dicho convenio.

La riqueza cultural y los vínculos históricos de las comunidades afrodescendientes e indígenas de Nuquí no pueden pasar desapercibidas en los procesos que se llevan a cabo en el municipio. El carácter especial de estos territorios exige tener en cuenta, desde una perspectiva étnica, las visiones propias de bienestar de las comunidades locales.



2.

El puerto de Tribugá

La empresa gestora del proyecto para el puerto en Tribugá es Arquímedes, una sociedad de economía mixta que tiene como objetivo promover, construir y operar proyectos de transporte multimodal, siendo uno de ellos un puerto multipropósitos en el océano Pacífico, ubicado en la ensenada de Tribugá, en Nuquí. Al 30 de abril de 2019, la composición accionaria de Arquímedes estaba conformada por un 66,2 % de capital privado y un 33,8 % de capital público¹. Entre sus socios se encuentran: las gobernaciones de Chocó, Caldas y Risaralda, las Cámaras de Comercio de Manizales, Chocó, Pereira, Cartago y Dosquebradas, la Universidad Autónoma de Manizales, Infi-Manizales, Infi-Caldas, el Comité Intergremial de Caldas, seis municipios de Risaralda, uno de Caldas, dos de Chocó, las Sociedades de Mejoras Públicas de Manizales y Pereira, las Universidades Tecnológicas de Chocó y Pereira, la Sociedad Civil del Chocó y Risaralda (Sociedad Tribugá), el Área Metropolitana Centro Occidente y empresas comerciales de Chocó, Antioquia, Caldas, Risaralda y Cundinamarca, como Surtizora, Zulupacífico, SAI y Constructower.



1. Información obtenida mediante derecho de petición a la Alcaldía de Apía, Risaralda (17 de agosto de 2019).

Arquímedes argumenta, en un folleto producido para la presentación del proyecto, que Tribugá cuenta con unas características biológicas que facilitan eventuales dragados sin limitaciones de acceso, fondeo y atraque. Esto conlleva a la posible construcción de muelles de hasta 250 metros (m) de longitud, con áreas de servicios de hasta 152.500 metros cuadrados (m²) de superficie, así como dragados de hasta 2,8 millones de metros cúbicos (m³) de materiales. Además de la infraestructura de carga, descarga, almacenamiento y control que requiere el puerto. Arquímedes manifiesta que también se construirá una infraestructura para brindar servicios públicos y turísticos, así como que se emprenderán iniciativas de viviendas de interés social para reubicar a la población que así lo requiera.

Según la empresa, esta obra aportaría beneficios para el desarrollo empresarial y económico de la región chocoana y del país, pues se asegura que el puerto de aguas profundas podría llegar a disminuir hasta en un 90 %, los costos de los fletes dentro del precio final. La construcción del puerto de Tribugá se encuentra supeditada a la construcción de la vía Las Ánimas-Nuquí y/o la conexión férrea Quibdó-Nuquí, obras necesarias para garantizar la conectividad de la zona, así como para la salida y entrada de mercancías.



Figura 2. Propuesta para el puerto de Tribugá en relación al territorio del CCG Los Riscuales

3.

Requisitos legales para la construcción de un puerto de aguas profundas en el Golfo de Tribugá

En términos generales, la construcción de un puerto de aguas profundas en el Golfo de Tribugá debe cumplir con tres requisitos legales, en el siguiente orden estricto: i) la consulta previa, ii) la licencia ambiental y iii) la concesión portuaria.



La consulta previa es el derecho fundamental a la participación que tienen los grupos étnicos en toda medida, acción y/o proyecto que se realice sobre sus territorios, a cargo del Estado o de particulares autorizados, con el fin de proteger su integridad cultural, económica y social (Convenio 169 de la OIT). La licencia ambiental, por su parte, es una autorización que otorga la ANLA para la ejecución de aquellos proyectos que pueden producir un deterioro grave en los recursos naturales renovables o el medio ambiente, y que lleva implícitos todos los permisos ambientales que un proyecto requiera para el aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales (Decreto 1076 de 2015). Finalmente, la concesión portuaria es un contrato administrativo en el que la Nación, a través de la ANI, permite que un privado ocupe y utilice en forma exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas aledañas, que de ordinario son de uso público, para la construcción y operación de un puerto (Ley 1 de 1991 y Decreto 474 de 2015).

Los procesos que debe surtir Arquímedes para cumplir con estos tres requisitos son los siguientes:

3.1. Consulta previa

El procedimiento para garantizar la debida consulta previa del proyecto por parte de las comunidades étnicas que se puedan ver afectadas por el mismo está a cargo de la Dirección de Consulta Previa (DCP) del MI. De acuerdo a como fue reglamentada por el Decreto 1320 de 1998 y la Directiva Presidencial 10 del 7 de noviembre de 2013, la consulta previa debe cumplir con las siguientes etapas:

Previo a la consulta

- I. La empresa interesada en el proyecto debe realizar la solicitud de “certificación de presencia de comunidades étnicas” ante la DCP. Esta solicitud debe incluir la descripción del proyecto y especificar el área en el que se realizará, indicando el departamento y municipio, así como suministrando las coordenadas exactas del polígono del área de influencia (Decreto 1320 de 1998, art. 3).
- II. Una vez se haya realizado la certificación y se compruebe la presencia de comunidades étnicas, la DCP debe programar una reunión con las entidades relacionadas en el proyecto (Directiva presidencial 10 de 2013).
- III. La DCP y las comunidades elaboran conjuntamente la ruta metodológica a seguir, bajo la cual se llevará a cabo la consulta previa, que debe incluir: número de reuniones, horarios, tiempos, costos, interlocutores, etc. Esto debe hacerse con presencia de representantes del Ministerio Público.



Durante la consulta

- I. La DCP está a cargo de convocar a las partes, es decir, el ejecutor del proyecto, los representantes de las comunidades étnicas y al MP.
- II. Una vez instalada la consulta, la empresa solicitante debe presentar el proyecto e identificar sus impactos. Sobre estos se dialoga entre las partes para llegar a unos acuerdos en torno a las afectaciones que pueda causar a las comunidades étnicas, fijando medidas para prevenir y compensar tales afectaciones o, de ser el caso, para manifestar su consentimiento en torno a estos. Todos los acuerdos deben ser llevados en actas (Decreto 1320 de 1998, arts. 12 y 13).
- III. La consulta termina con su protocolización, mediante la cual se recogen todos los acuerdos a los que se ha llegado a lo largo del proceso consultivo, fijando tiempos, responsables y la forma en que se hará el seguimiento. Esto queda plasmado en un acta.

Seguimiento a la consulta

- I. La DCP debe verificar el cumplimiento de los acuerdos en los plazos y de la forma en que fueron consensuados.

Es importante mencionar que durante la consulta previa se debe procurar llegar a un diálogo intercultural, en el que se asegure la participación efectiva e informada de las comunidades étnicas de la zona. La consulta debe ser previa a la construcción del proyecto. En caso de que ocurra algún cambio sustancial en las condiciones planteadas inicialmente, el proceso debe llevarse a cabo nuevamente. Cuando no se llegue a un acuerdo en la consulta previa, el Estado tiene la potestad de implementar el proyecto, siempre y cuando (Sentencia SU-123, 2018):

- I. No sea una decisión arbitraria y autoritaria.
- II. La decisión haya sido tomada bajo los criterios de razonabilidad, objetividad y proporcionalidad, protegiendo la diversidad étnica y cultural del país.
- III. Tome en consideración las decisiones expresadas por el pueblo étnico y por las demás partes que se discutieron durante la Consulta.
- IV. Respete las garantías expresadas en el Convenio de 169 de la OIT.
- V. Genere mecanismos eficientes, eficaces e idóneos para atenuar los efectos negativos que ocurran con la medida.
- VI. Garantice los derechos fundamentales y la supervivencia (física y cultural) de las comunidades étnicas.

Hay que tener en cuenta que no basta con adelantar la consulta, sino que se requiere que la comunidad dé su consentimiento al proyecto dentro de su territorio, cuando se trate de alguna de las siguientes circunstancias especiales: i) el traslado o reubicación de la comunidad de su lugar de asentamiento, ii) frente a proyectos o actividades relacionadas con el almacenamiento o disposición de materiales peligrosos y/o tóxicos en sus territorios y iii) frente a medidas que implican un alto impacto social, cultural y ambiental que pongan en riesgo la subsistencia física o cultural de la comunidad (Sentencia T-129 de 2011).

3.2. Licencia ambiental

Para que sea otorgada la licencia ambiental se deben atender dos procedimientos diferentes: i) el de Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) y ii) la licencia ambiental propiamente dicha. Para el caso del puerto en Tribugá, ambos requisitos se llevan a cabo ante la ANLA.

Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA)

El DAA es un proceso de evaluación de diferentes alternativas en las que un proyecto, obra o actividad sujeto a licencia ambiental puede ser llevado a cabo, con el fin de seleccionar aquel que genere menos impactos en el ambiente. Las alternativas, junto con las valoraciones de sus respectivos impactos, deben ser presentadas por el interesado del proyecto. La autoridad ambiental evalúa y selecciona la alternativa escogida, de carácter vinculante para el solicitante (Ley 99 de 1993).

Los pasos para la aprobación del DAA son los siguientes:

- I. La empresa debe solicitar a la ANLA un pronunciamiento sobre la necesidad de presentar un DAA. La solicitud debe estar acompañada por un resumen ejecutivo con la descripción del proyecto e información relacionada con la localización geográfica del mismo (Decreto 2041 de 2014, arts. 14 y 23).
- II. En caso de que la ANLA exija el DAA, la empresa debe presentarlo atendiendo a los términos de referencia señalados². Este estudio debe presentar y analizar al menos tres posibles ubicaciones geográficas del proyecto, incluyendo: la descripción general del objetivo, alcance y alternativas de localización del proyecto, su compatibilidad con los usos del suelo ya establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, la identificación de comunidades afectadas, el análisis de los potenciales riesgos

2. En el caso de un proyecto portuario como la construcción del puerto de Tribugá se deben acatar los Términos de Referencia DA-TER-4-01, adoptados mediante Resolución 155 del 30 de junio de 2006.



y efectos sobre el medio ambiente, el análisis y la comparación costo-beneficio ambiental de las alternativas y la selección justificada de una de ellas. La ANLA analiza si la presentación del DAA cumplió los requisitos mínimos. En caso de que falten, le solicita a la empresa que lo subsane, teniendo esta una única oportunidad para hacerlo (Decreto 2041 de 2014, art. 19).

- III. La ANLA debe solicitar concepto a las autoridades ambientales que considere pertinentes sobre el proyecto y la aprobación del estudio presentado.
- IV. La ANLA realiza una evaluación técnica del contenido del DAA y selecciona mediante auto judicial la alternativa escogida (Ley 99 de 1993, art. 16).

Licencia ambiental

Es la autorización ambiental que da el Estado para la puesta en marcha de un proyecto, obra o actividad que pueda traer grandes impactos ambientales. Esta contiene todas las obligaciones a las que se somete el dueño del proyecto para su debida ejecución y, a la vez, otorga todos los permisos ambientales para el uso de recursos naturales que el proyecto vaya a demandar.

Para obtener una licencia ambiental se deben seguir los siguientes pasos:

- I. La Empresa debe solicitar el inicio del trámite de licencia ambiental para el proyecto, bajo la alternativa seleccionada previamente por la ANLA.



- II. La empresa debe presentar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), un documento a través del cual se busca determinar los impactos sociales, económicos, geológicos, culturales y sobre los recursos naturales que traería el proyecto, así como las propuestas de su manejo para prevenir, corregir, mitigar y compensar dichos impactos. El EIA define cómo se desarrollará el proyecto y contiene: la demanda de recursos naturales, áreas de influencia del proyecto, evaluación de los impactos ambientales y mecanismos de prevención, mitigación y corrección (Decreto 2041 de 2014, art. 21).
- III. El trámite para el otorgamiento de la licencia ambiental es similar al del DAA: apertura del trámite, solicitud de concepto a entidades que tienen que ver con la materia, y evaluación técnica. Además, este proceso incluye una visita al área donde se planea construir el proyecto por parte de la ANLA y CODECHOCÓ (autoridad ambiental regional) (Ley 99 de 1993; Decreto 783 de 2015).
- IV. Una vez la ANLA realice la evaluación del EIA, debe aprobar o negar la solicitud de licencia ambiental mediante una resolución.
- V. Para poder aprobar la licencia ambiental, la empresa debe haber presentado la protocolización de la consulta previa, cuando así se requiera o, en caso contrario, el certificado del MI que acredite que no hay presencia de comunidades étnicas en el área de influencia del proyecto (Decreto 2041 de 2014, arts. 15 y 24).

3.3. Contrato de concesión portuaria

Finalmente, la empresa debe tramitar una concesión portuaria ante la ANI y, en términos generales, los pasos que se deben realizar son los siguientes (Ley 1 de 1991, Decreto 1079 de 2015):

- I. La empresa debe radicar una petición de concesión portuaria ante la ANI. Dentro de los documentos mínimos para el estudio técnico de la solicitud se requiere indicar el tipo de puerto a construir (multipropósito/especializado, volumen de carga, proyecciones, tarifas) y un plan de conectividad de las terminales con rutas terrestres, férreas y/o fluviales de comercio interior y exterior (Decreto 474, 2015, art. 6). Además de los documentos técnicos, financieros y de descripción general del proyecto, la solicitud debe incluir una garantía de seriedad por mínimo el 3 % del valor total del plan de inversión que se propone ejecutar y una evaluación preliminar sobre el impacto ambiental del proyecto (Ley 1 de 1991).
- II. La empresa debe publicar, en dos periódicos de circulación nacional, un anuncio con el sentido general de la solicitud,



para que los terceros que tengan interés en la concesión, o que puedan ser afectados por ella, expresen sus opiniones y puedan constituirse como terceros intervinientes dentro del trámite (Decreto 474, 2015, art. 7).

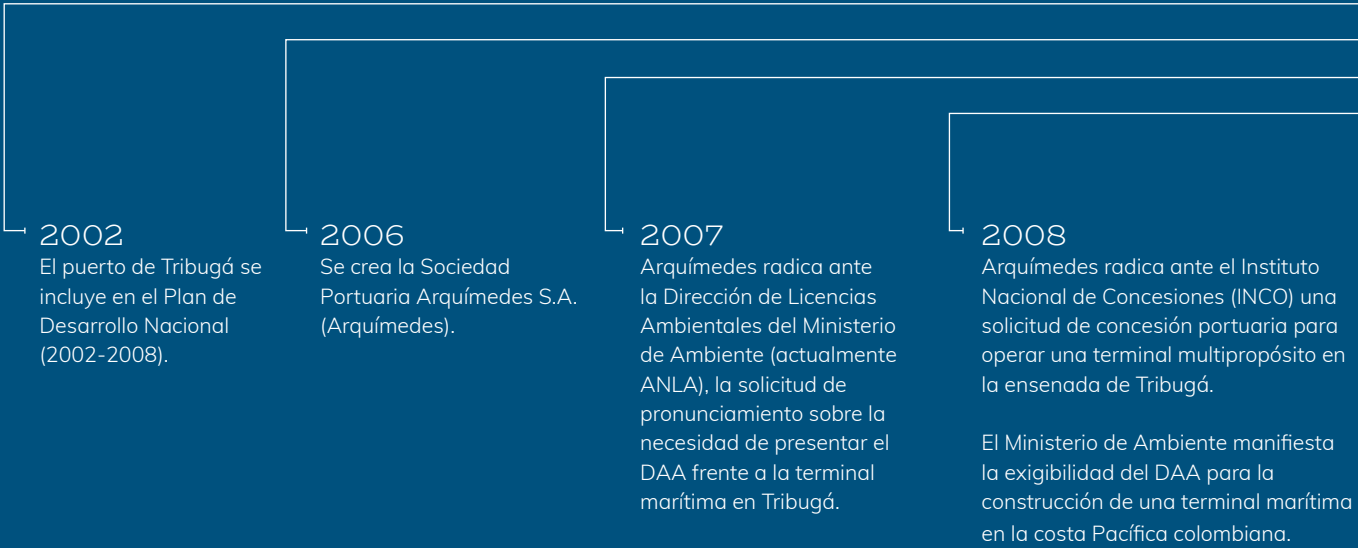
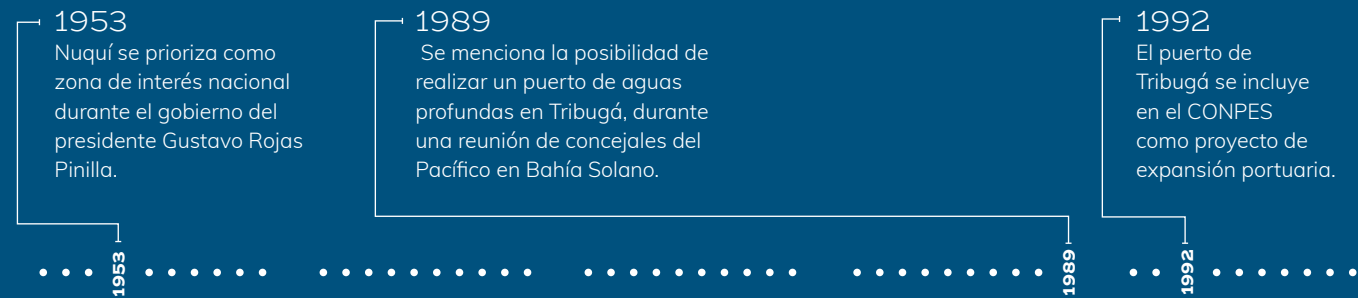
- III. La ANI lleva a cabo una audiencia pública para la socialización del proyecto y sus implicaciones técnicas, jurídicas y financieras, así como para la participación ciudadana. En caso de que la ANI encuentre que faltan documentos o información necesaria, la solicitará a la empresa durante la audiencia (Decreto 474, 2015, art. 8).
- IV. Evaluación de la solicitud por parte de la ANI y fijación de las condiciones para otorgar la concesión portuaria, siempre y cuando se hayan cumplido todos los requisitos. Debe contener un análisis de la petición, las oposiciones, las propuestas alternativas y de los conceptos de las autoridades. Estas condiciones se establecen mediante resolución, dando un plazo fijo a la empresa para cumplir todos los requisitos. Dentro de estos se encuentra la consignación de la licencia ambiental (Decreto 474 de 2015, art. 10).
- V. Las autoridades públicas pueden oponerse por motivos de legalidad o conveniencia. Dado el caso, esta oposición se presentará ante el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), para que decida sobre la continuidad del trámite (Decreto 474 de 2015, art. 11).
- VI. Se prevé un periodo de tiempo (en días/meses), para modificaciones precontractuales de la propuesta de concesión presentada.
- VII. Otorgamiento formal de la concesión, a través de la celebración de un contrato entre la Nación, representada por la ANI, y la empresa solicitante, el cual tiene un plazo de 40 años, prorrogables por otros 40 más, de acuerdo al cambio introducido por el Artículo 101 del actual Plan Nacional de Desarrollo (Ley 1955 de 2019).



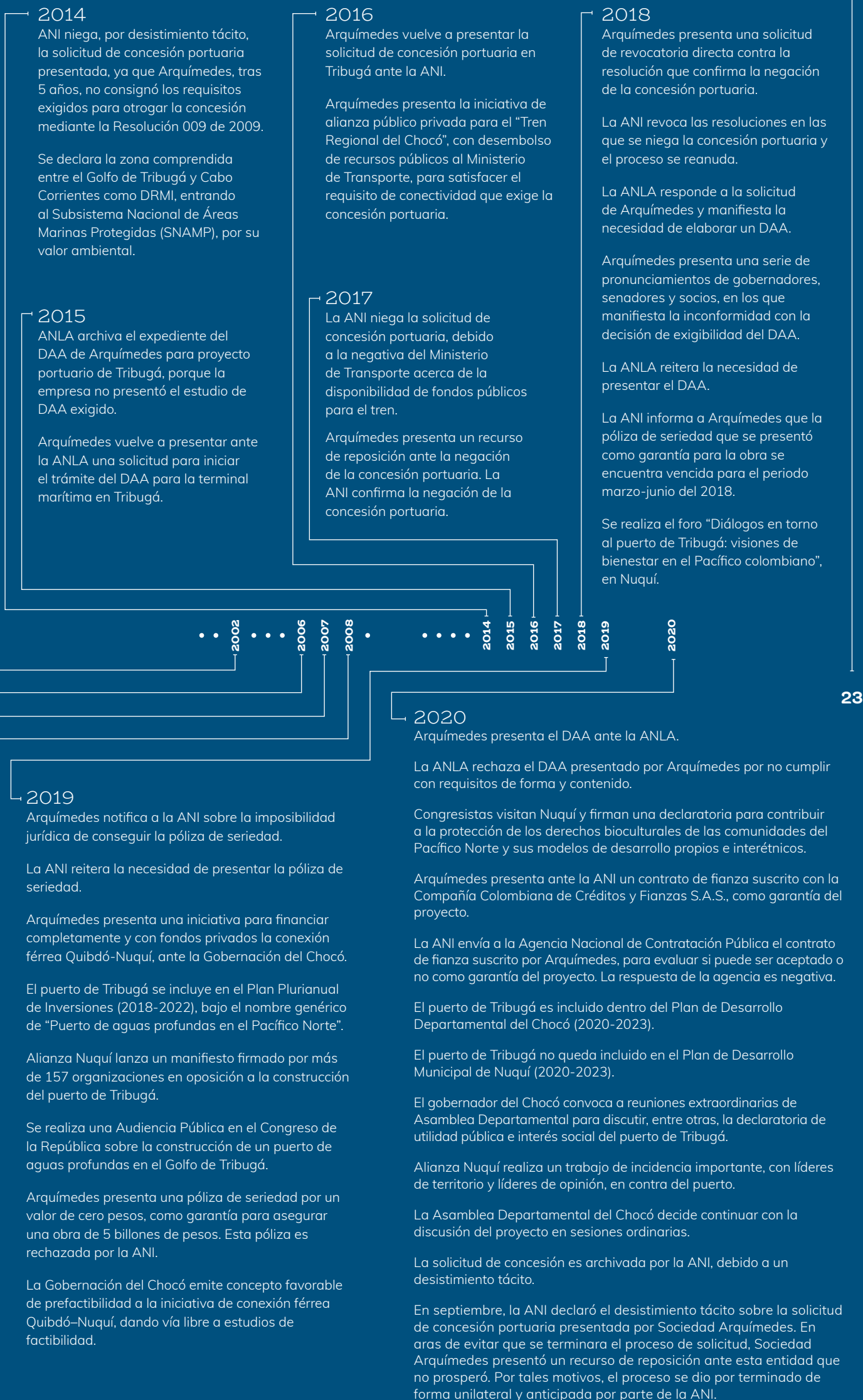


4.

Línea de tiempo:
¿Cómo ha sido
el proceso del
puerto de
Tribugá?³



3. Línea de tiempo construida con insumos de ANI (2020) y ANLA (2020), consignados en respuestas a derechos de petición enviados por el senador Iván Marulanda, la representante a la Cámara Catalina Ortíz, la senadora Angélica Lozano y el senador Gustavo Bolívar.



5.

¿Cuál es la visión de desarrollo de las comunidades de Nuquí?

Desde hace muchos años, las comunidades de Nuquí le han apostado a la conservación de su territorio como una forma de vida, bajo modelos de gobernanza que se encuentran relacionados y conectados con entidades de ordenamiento de áreas protegidas y constituyendo una visión de desarrollo propio e interétnico, que promueve un progreso compatible con los valores bioculturales de las comunidades.

En ese sentido, la pesca artesanal, la agricultura y el ecoturismo se han configurado históricamente como actividades referentes para las comunidades como apuesta hacia el desarrollo sostenible en la región.



Pesca artesanal

Luis Perea Cuero,
líder del sector pesquero

“En Nuquí realizamos una actividad de pesca responsable, basada en el respeto y la conservación de las especies para lograr la seguridad y soberanía alimentaria de los habitantes. Tenemos mucha conciencia en ese aspecto. Sabemos lo que le aportamos al país desde este Chocó biodiverso.

Hemos trabajado por proteger nuestro territorio y por aportarle a la meta país en el cumplimiento para la declaración de áreas protegidas. Esto ha sido posible gracias al trabajo mancomunado entre las comunidades indígenas y negras del territorio, con el apoyo de diferentes actores como la academia, los institutos de investigación, las organizaciones no gubernamentales (ONG), entre otros.

Nuestro espacio marino es sala cuna de un sin número de especies de importancia comercial y de importancia biológica. La pesca artesanal en Nuquí es un modelo de desarrollo de nuestras comunidades y ejemplo para el país. Por lo tanto, para nosotros, una obra como esa, no la queremos en nuestro territorio. El puerto es un capital privado que no conlleva a hacer ningún cierre de brechas en nuestro territorio”.

* Discurso dado el 10 de marzo de 2020, en la visita de congresistas a Nuquí.



Agricultura

José Ruperto Murillo,
líder en agricultura

“La agricultura en el municipio se practica principalmente para el abastecimiento del día a día; lo que no se reparte en la familia es vendido en el pueblo. El plátano, banano, arroz, coco, maíz, yuca, caña, y frutas como el borojó, guayaba, guanábana y ciruela, hacen parte de las actividades de siembra y cosecha que realizan las familias.

Hasta hace 10 años, los campesinos producíamos el 75 % de la comida que consumíamos en el país. Pero la violencia ha hecho que muchos campesinos se desplacen y, por estas razones, tenemos que seguir apoyando las semillas de nuestra tierra y seguir realizando la inversión económica para el fomento de la agricultura, la transformación de los productos y el comercio local. Por ejemplo, con el arroz, si podemos hacer un manejo de ese producto acá, no debemos traer de afuera ese insumo”.

* Discurso dado el 10 de marzo de 2020, en la visita de congresistas a Nuquí.

Cándida García Moreno,
líder comunitaria

“Pues la agricultura, al menos acá, nos garantiza que estén los productos sanos. Acá no se usan químicos para uno sembrar. Uno siembra su cebolla y es sano, siembra limón es sano, siembra plátano es sano, el arroz es sano. Vivir bien es vivir cómodamente, en su casa con lo nuestro, tener una comida sana y vivir tranquilo”.

* Testimonio dado para el documental “Territorios Impostergables”, de la Universidad de los Andes.



Turismo comunitario

Josefina Klinger,
líder de turismo comunitario

“Las comunidades de Nuquí buscamos promover siempre un modelo de autogestión territorial, teniendo el ecoturismo como la estrategia. El mayor interés es que la gente conozca de primera mano un modelo gestionado con una visión de desarrollo sostenible, donde el ser humano es el centro. Nosotros lo que tenemos acá es un proceso, y un proceso que tiene una visión, y es una visión de desarrollo sostenible, porque soñamos que estos recursos los puedan heredar nuestros hijos.

Lo que sabemos que nos hace feliz es seguir en este territorio de agua y selva, siendo infinitamente felices. Ojalá no perdiendo nunca la solidaridad y el elemento de la relación de pares, para poder salir adelante y, sobre todo, que no se nos olvide que la casa es común, que es prestada y que la tiene que heredar la generación de relevo.

Nosotros en Nuquí debemos jugar a ser anfitriones y poner las reglas de la casa. Vamos a marcar la cancha, vamos a recibirlos con amor, pero con determinación de que aquí se hace lo que nosotros soñamos”.

* Entrevista dada a Fundación Acua, para visita de congresistas a Nuquí, el 10 de marzo de 2020.



6.

Razones para decir no al puerto de Tribugá

A continuación, se exponen una serie de razones que permitieron construir los argumentos sólidos y con rigor técnico para decir no al puerto de Tribugá:

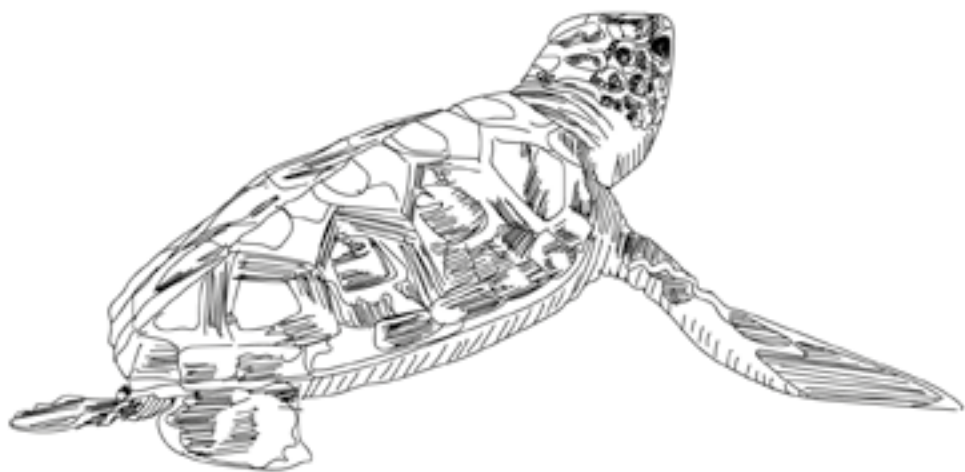


En lo ambiental:

- 1 El ruido y las colisiones generadas por el tránsito de buques afectarían el corredor migratorio de aproximadamente 1.500 ballenas jorobadas que visitan la zona anualmente (Velandia y Díaz, 2016). Está demostrado que el ruido producido por las embarcaciones genera estrés y afecta el comportamiento y la comunicación auditiva entre los cetáceos, particularmente en las zonas de apareamiento (Erbe et al., 2019).
- 2 La construcción del puerto afectaría, de manera directa, las 1.623,5 ha de manglar que se encuentran en la ensenada de Tribugá. La ensenada de Tribugá y los manglares que la rodean cumplen una función amortiguadora del PNN Utría (Ospina, 2008; MarViva, 2014; Velandia y Díaz, 2016; INVEMAR, 2017).
- 3 La ensenada de Tribugá, como zona estuarino-manglárica, es una zona de reproducción y nodriza de gran cantidad de especies de invertebrados, peces, reptiles y aves, incluyendo importantes recursos pesqueros como la piangua, pargos, corvinas y meros (Díaz et al., 2016).
- 4 Entre las especies que conforman la estructura del manglar de Tribugá se encuentran el mangle piñuelo (*Pelliciera rhizophorae*) y el mangle nato (*Mora oleifera*), ambas en estado de amenaza en la categoría vulnerable (VU) de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN).
- 5 Se verían afectados al menos 7 kilómetros (km) de línea de playa, que son el hábitat para la anidación de tortugas, debido a la remoción de terrenos, el ruido, la contaminación lumínica y el vertido de residuos. En la zona están presentes cuatro especies de tortugas: la verde (*Chelonia mydas agassizi*), la carey (*Eretmochelys imbricata*), la golfina (*Lepidochelys olivacea*) y la canal (*Dermochelys coriacea*) (Ceballos-Fonseca, 2004), todas ellas incluidas en la lista roja de especies amenazadas de la UICN.
- 6 Se afectarían 70 ha de zonas de alimentación y descanso de aves por la pérdida de manglar, los cambios estéticos del paisaje, las emisiones de ruido y las vibraciones (Velandia y Díaz, 2016).
- 7 Se afectarían las comunidades de organismos sésiles, incluidos corales, debido a la sedimentación, la disminución de la penetración lumínica y el aumento en la turbidez del agua. Estas comunidades, asentadas sobre los promontorios rocosos sumergidos, conocidos localmente como riscales, desempeñan un rol primordial como hábitat de alimentación de diversas especies de peces, muchos de ellos de gran valor para la pesca artesanal (Díaz et al., 2016).



- 8 Pondría en riesgo la sostenibilidad de 114.438 ha de áreas protegidas (DRMI GTCC y el PNN Utría), que incluyen manglares, playas de anidación de tortugas, arrecifes rocosos y de coral, y sitios de congregación de tiburones, meros, atunes, ballenas jorobadas y aves migratorias, entre otros (Velandia y Díaz, 2016; INVEMAR, 2017).
- 9 Afectaría la conectividad de una cadena de entidades de ordenamiento y áreas protegidas, que buscan garantizar la sostenibilidad de los recursos marinos y costeros del Pacífico chocoano (Velandia y Díaz, 2016).
- 10 La construcción del puerto de Tribugá iría en contravía de los planes de manejo de manglares, formulados participativamente por las comunidades de Nuquí para asegurar su conservación.
- 11 Dada la dinámica del oleaje y de las mareas en el área, es muy probable que con la construcción y operación de un puerto se presenten cambios en la configuración morfológica de la línea de costa, debido a la erosión de los depósitos de sedimento, la extracción de arena y la modificación del fondo marino por las obras de dragado e instalación de infraestructura necesaria para el funcionamiento del puerto.
- 12 El proyecto de conexión vial Ánimas-Nuquí, que busca asegurar la conectividad del puerto de Tribugá con el interior del país, implica la remoción de gran cantidad de biomasa vegetal de los bosques del Chocó, afectando la conectividad biológica del Chocó biogeográfico, uno de los puntos calientes (*hotspot*⁴) de biodiversidad a nivel mundial (Díaz y Gast, 2008).
- 13 El Golfo de Tribugá fue declarado como un *hotspot* por la organización internacional Mission Blue, en reconocimiento a su incomparable biodiversidad y su valor para las especies en peligro de extinción. Es uno de los pocos lugares que quedan en el planeta en donde el océano está en contacto directo con la selva, creando un intercambio excepcionalmente rico para ambos ecosistemas (Mission Blue, 2019).



4. *Hotspots* de biodiversidad: lugares donde hay una variedad especialmente grande de especies y son zonas dignas de protección especial.

En lo económico:

- 1 El 79 % de la capacidad portuaria en Colombia se encuentra subutilizada (Ministerio de Transporte, 2019; Ministerio de Transporte, 2020).
- 2 El puerto de Buenaventura, que mueve la mayor cantidad de importaciones del país, solo está utilizando el 26 % de su capacidad total. Este puerto tiene una capacidad instalada de 34,6 millones de toneladas y en el año 2019 solamente se movieron 9 millones de toneladas (Ministerio de Transporte, 2019; Ministerio de Transporte, 2020).
- 3 El puerto de Tribugá movería carga de contenedores, entre otras. Actualmente esta carga solamente representa el 21 % del movimiento portuario de nuestro país, lo que hace poco competitivo construir un nuevo puerto (Ministerio de Transporte, 2019).
- 4 Los productos a granel son el principal movimiento de carga por los puertos colombianos y se hace en su mayoría en buques Panamax, que ya llegan al puerto de Buenaventura.
- 5 La distancia entre Tribugá y Bogotá, Manizales, Pereira y Armenia es mayor que la distancia que hay entre estas ciudades y el puerto de Buenaventura. Por tanto, los costos de transporte interno serían mayores.
- 6 Construir el puerto de Tribugá cuesta aproximadamente 3 veces más que mejorar la competitividad del puerto de Buenaventura.
- 7 La pesca artesanal es la actividad económica más importante del Municipio de Nuquí. El promedio anual de los desembarcos estimados en Nuquí es de 446,5 t (Díaz et al., 2016; Velandia y Díaz, 2016). El puerto de Tribugá afectaría todos los sitios de pesca de las comunidades, poniendo en riesgo esta fuente de ingresos para los pobladores locales y, adicionalmente, la seguridad y soberanía alimentaria de la región.
- 8 Las actividades de ecoturismo se verían directamente afectadas. El Golfo de Tribugá es una de las principales atracciones turísticas del Chocó, con un promedio de 7.500 visitantes al año, donde aproximadamente el 35 % son de nacionalidad extranjera y el 65 % restante son nacionales (Alcaldía Municipal de Nuquí, 2016). La belleza natural de la región crea un alto potencial para el desarrollo del ecoturismo, el turismo forestal, el turismo de aventura y el etnoturismo (Antošová et al., 2019).



En lo sociocultural:

- 1 Las comunidades de Nuquí han construido por décadas un modelo propio de desarrollo interétnico, basado en la conservación del territorio, el ecoturismo, la pesca artesanal y la agricultura, entre otros, que sería drásticamente afectado por la construcción y operación del puerto (Consejo Comunitario General Los Riscales, 2007).
- 2 Las comunidades de Nuquí han plasmado en su Plan de Etnodesarrollo un marco estructural de planificación del territorio de acuerdo con sus visiones de bienestar, que no contempla la construcción del puerto de Tribugá. Esta megainfraestructura iría en contravía del territorio que las comunidades desean.
- 3 Las visiones de bienestar de las comunidades de Nuquí dependen de la relación estrecha que tienen con los recursos naturales del territorio. El puerto de Tribugá afectaría esa relación y, por tanto, va en contravía de las visiones de bienestar de las comunidades.
- 4 El fuerte impacto ambiental del puerto de Tribugá pondría en riesgo el vínculo histórico que tienen las comunidades afrodescendientes de este territorio colectivo con la conservación de los recursos naturales.
- 5 La construcción del puerto de Tribugá pondría en riesgo el cumplimiento de las funciones ambientales asignadas por la Constitución Política de 1991, la Ley 70 de 1993 y el Decreto 1745 de 1995 al CCG Los Riscales y a los tres resguardos indígenas del municipio. Entre ellas se encuentran: velar por la conservación y protección de los recursos naturales del territorio y contribuir con las autoridades en la defensa de este patrimonio natural.
- 6 El puerto afectaría 940 ha manglar, en donde las mujeres del municipio han recolectado pianguas históricamente (Velandia y Díaz, 2016). Esto pondría en riesgo la seguridad alimentaria y la riqueza cultural de las comunidades.
- 7 El conflicto armado no está siendo valorado como un factor de riesgo para las comunidades, que podría verse altamente agudizado con el puerto, dadas las economías ilegales que se asocian a estos proyectos, tal como se ha evidenciado en las zonas portuarias del Pacífico Sur (Buenaventura y Tumaco) (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015).
- 8 Existen múltiples daños que no han sido reparados aún para las comunidades de Buenaventura. Esto es el reflejo de cómo un proyecto que mueve la mayor cantidad del Producto Interno Bruto (PIB) del país, no reparte sus utilidades para los pobla-

dores locales que siguen teniendo altos índices de NBI a nivel país (DANE, 2018), en particular, las poblaciones que han sido desplazadas para la construcción y ampliación de la obra.

- 9 La garantía de derechos y prestación de servicios públicos no puede estar supeditada a la realización de un proyecto. Son deberes ineludibles del Estado (CONPES 3949, 2018).
- 10 La infraestructura de conectividad del puerto podría ser tan lesiva como este, en términos socioambientales, pues traería consigo procesos de colonización, despojo y apropiación de los territorios colectivos que atraviesa, que son de propiedad de diversos pueblos indígenas y comunidades negras (Ordoñez, 2019).



En lo oceanográfico e ingenieril⁵:

- 1 La zona presenta una dinámica sedimentaria intensa. Construir un muelle en una región con altas tasas de sedimentación y dinámicas complejas requeriría un modelo de dragados que complican la viabilidad de la obra.
- 2 Construir un muelle de aguas profundas implica un diseño ante oleajes extremos y tsunamis. Esto hace que el desarrollo de este tipo de infraestructura sea inviable, porque tendrá unos sobrecostos de diseño y operación a nivel técnico e ingenieril.
- 3 Hay evidencias de ascensos del nivel del mar por efectos de fenómenos macroclimáticos. Estas tendencias van en aumento, lo que pone en riesgo cualquier infraestructura dura. La única solución para mitigar estos impactos es la conservación de los ecosistemas presentes en la costa, como los manglares.
- 4 Los flujos de energía y agua entre el continente y el mar están regulados por la presencia del estuario del Golfo de Tribugá. Por tanto, cualquier intervención que interrumpa estos flujos afectaría drásticamente la dinámica del sistema río-mar de la zona. Actualmente, hay un desconocimiento muy alto sobre dicha dinámica y sobre los impactos físicos a los equilibrios que hoy garantizan una serie de servicios ecosistémicos para las comunidades de la zona.

5. Estas razones se elaboraron con base en las comunicaciones personales establecidas con Andrés Osorio, el 22 de octubre de 2020.



7.

La voz de los jóvenes frente al puerto de Tribugá

PUERTO NO

*El Golfo de Tribugá cuenta con 35 mil especies de plantas,
970 especies de reptiles,
125 especies de mamíferos, incontable abundancia bajo el mar
y lo que aún desconocemos.*

*Después de toda una historia de abandono
ahora nos vienen con el cuento del progreso,
desarrollo tramposo y mentiroso que solo
beneficia a unos pocos.*

*Nos hacen creer que pobres somos,
ahora sabemos que lo tenemos todo.*

*Escucha mi coro
Puerto No
Somos turismo comunitario
Puerto No
Mucha pesca artesanal
Puerto No
Somos la resistencia del manglar
Puerto No
Lugar de mayor biodiversidad*

*Te tengo un lugar, único en la naturaleza,
se llama Chocó Colombia,
abundante en flora y fauna, diversidad de especies,
tanto en mar como en selva,
pero ahora vienen de afuera a prometernos un paraíso
y el paraíso está en estas tierras.
Ya no creemos en sus mentiras,
mentiras nos han dado de sobra.*

*No necesitamos un puerto,
nos visitan miles de personas de distintas zonas del mundo
y distintas razas que trabajan todo el año*

para poder conocer mi casa, donde contaminación no pasa
donde respiras aires de paz hasta quererte quedar
por su ambiente familiar.

Ahora quiere imponer sus reglas prometiendo una oportunidad,
a costa de fracturar la tierra y maltratar la herencia natural,
nativos desplazar, saquear antes que ayudar.
Hoy nuestras voces están unidas ¡No puerto de Tribugá!

¡Puerto NO!
No queremos puerto No
¡Puerto NO!

Soy la voz, el grito que clama, que pide
y reclama que abras tus ojos.
Hoy Chocó te llama, escucha.
Mucho progreso y engaño marca destructora
que arrasa sin mente toda fauna y flora.

Un puerto imponente será destrucción,
un golpe severo como maldición, tu voz y la mía en oposición
no en lucha y guerra, hacemos gestión.

Una región con muchas necesidades, pero
con un total equilibrio en riquezas naturales.
Esto es Chocó, Chocó, Chocó somos patrimonio de
conservación nos recuerdan para un puerto ¡no!

En comunión vivimos con la naturaleza,
en total equilibrio respetamos esta tierra.
Estamos orgullosos de todo lo que somos,
indios negros, blancos y de nuestro territorio.
Surfando entre los mares, limpiando los desmanes,
consumo insaciable, ofertas poco fiables. Tierra de
guardianes saberes ancestrales.
Nacen sabores, crecen olores, medicinas naturales.

¿Puerto para qué? ¿Desarrollo para quién?
Una carretera, fractura de la tierra.
Muere nuestra selva por contaminación,
invaluable pulmón, esencia de la creación.

Delfines acompañan con su danza el canto de las ballenas.
El puerto de Tribugá acabará con la cuna de tiburones
y tortugas.

Un sonido definido por la primavera, húmedo y lluvioso
mágico y grandioso.

Tu voz arriba por nuestro Chocó biodiverso,
patrimonio del universo

¡Puerto NO!
¡Puerto NO!
¡Puerto NO!

8.

Muchos decimos Puerto NO

“Nuquí
representa un laboratorio
de alternativas al desarrollo
basadas en la riqueza biocultural de
su territorio y la calidad humana de sus
habitantes. Un puerto obstaculiza procesos
que llevan décadas gestándose desde el
trabajo cotidiano de su gente y en medio de
la negligencia estatal. Puerto No para
que el Nuquí diverso pueda ser”.

CIDER, Universidad de Los Andes

“Las comunidades
de Nuquí deben ser informadas
apropiadamente sobre los procesos
que afecten su territorio, para procurar
una participación auténtica y legítima. Ante el
desarrollo de cualquier proyecto, obra o actividad
presumible a alterar los modelos propios de desarrollo,
propendemos por el fortalecimiento de las alianzas
comunitarias y sus derechos. No apoyamos procesos
que no informen, incluyan y protejan debidamente a las
comunidades y sus modelos propios de gobernanza; así
mismo, fomentamos la conservación de modelos locales
creados en procesos participativos, interétnicos,
que promueven la protección del ambiente”.

Clínica Jurídica de Medio Ambiente y Salud
Pública MASP de la Universidad de los
Andes

"Las comunidades del DRMI Golfo de Tribugá-Cabo Corrientes han logrado grandes avances en reglamentación y acuerdos comunitarios para el uso sostenible de los recursos naturales, con el fin de proteger sus grandes riquezas naturales y culturales. La construcción de un puerto de aguas profundas dentro de esta área marina protegida iría en contravía de sus objetivos de conservación y en detrimento de los esfuerzos que han realizado las comunidades a lo largo de los años para cuidar tan apreciados recursos".

**Wildlife Conservation Society
(WCS), Colombia**

"Porque somos tierra de esta tierra, no podemos permitir que la destruyan. #NoAlPuertoDeTribugá".

**José Manuel Perea, consultor,
activista y académico de la
comunidad
afrocolombiana**

"Habitamos el lugar más biodiverso y abundante del mundo. Nos damos el lujo de bañarnos con agua de coco, comer gratis el mejor pescado libre de contaminación minera, de respirar aire puro sin humo de carros y barcos. Estamos en una zona pesquera muy importante para el mundo y fuimos traídos a esta joya para disfrutarla y protegerla.

Permitir la construcción de una megaobra como está proyectado el puerto de Tribugá, es abrirles las puertas a muchos sectores del mundo a quienes no les importamos. Es dejar entrar el mal que está rondando nuestra casa en búsqueda de nuestra propia desunión, para llenar los bolsillos de unos pocos y dejarnos solo miseria. Mis ancestros permitieron que yo goce libremente de este regalo, mi responsabilidad es que mis hijos y los suyos también lo puedan hacer".

**Omar A. Reyes Moreno, pescador ombligado y criado en
Nuquí, Chocó**

“El valor económico de tener ecosistemas intactos trasciende el valor de corto plazo de la actividad industrial”.

Doctora Sylvia Earle,
Mission Blue

“La evidencia científica es cuantiosa y decisiva en demostrar el impacto que tienen las megaobras de ingeniería en los ecosistemas y comunidades que habitan su área de influencia, sobre todo cuando sus comunidades son altamente vulnerables y sus ecosistemas son complejos y frágiles. Un posible puerto en el golfo de Tribugá, a pesar de tener en cuenta los más altos estándares durante su construcción y gestión, tendrá irremediables consecuencias. Existen alternativas económicas propuestas desde y para las comunidades de Nuquí. No cometamos los mismos errores de décadas pasadas y de intereses individuales”.

Alfonso Escolar González,
ingeniero ambiental y ambientalista

“Nací en tierra ahogada por el concreto, olvidada por quienes la habitan. Hace 8 años tuve la fortuna de conocer el paraíso y compartir con las personas maravillosas que lo habitan, quienes luego me acogieron y desde entonces me enseñan día a día el amor y el compromiso con el territorio, a construir juntos ese bien colectivo que significa ser nuquiseño.

Hace cinco años soy madre de dos nuquiseños y al igual que todas las madres y padres del territorio, he vivido la angustia de no contar con servicios médicos suficientes para ellos, ni con la mejor educación escolar, pero aun así estoy segura que no hay ningún otro lugar en el mundo donde mis hijos podrían crecer mejor, que son de los pocos afortunados de ser parte de este paraíso lleno de riqueza, de calidad de personas, de recursos libres para todos, de tranquilidad y oportunidades crecientes para quienes inteligentemente sepan aprovechar sus recursos.

La ciudad donde nací es el claro ejemplo del terrible error que sería permitir la entrada de este y cualquier Megaproyecto que implique la alteración del normal fluir de la naturaleza de la cual somos parte”.

Catalina Díaz,
habitante nuquiseña de corazón

“La construcción de un puerto en un área estratégica como el Golfo de Tribugá, generaría modificación de hábitats, contaminación, cambios de sustrato, entre otras presiones, las cuales pueden alterar el balance natural de las comunidades marinas, derivando en cambios de estado de la red trófica, por la pérdida o sustitución de especies. Estos cambios en el ecosistema marino generan que los servicios ecosistémicos que este presta, tales como pesca, biodiversidad, secuestro de carbono, entre otros, se reduzcan de manera significativa, y no sea fácil recuperarlos y restaurarlos”.

Fundación SQUALUS

“El desarrollo económico de la humanidad se ha sustentado en una explotación ilimitada de recursos naturales. Este “modelo de desarrollo” ha privilegiado el consumo y bienestar de un porcentaje muy pequeño de la población. Por tanto, la sobreexplotación causa un impacto muy negativo -potencialmente irreversible-, sobre todos los ecosistemas.

Es importante entonces entender que el mundo necesita una transformación económica que promueva de forma conjunta el bienestar sostenible, tanto para las personas como para el medio ambiente. Por ello, los modelos portuarios tradicionales de grandes infraestructuras, como la propuesta en Tribugá, que destruyen hábitats y modelos culturales, ya no son viables. Debemos pensar un mundo más sostenible donde se primen los modelos locales y los servicios ecosistémicos, que es donde está el bienestar y la riqueza real de una sociedad”.

(Ver manifiesto por los OCÉANOS:
<https://www.cemarin.org/wp-content/uploads/2020/06/MANIFIESTO-CEMarin-1-1.pdf>)

Centro de Excelencia en Ciencias del Mar
cemarin.org
(Centro Colombo-Alemán)

“Los pescadores artesanales son el mayor orgullo de Nuquí, tienen una conexión profunda con el océano, viven del territorio y con su arte traen alimento de la mejor calidad a habitantes y foráneos. Año tras año, generan juntos herramientas para blindar el territorio y, con ello, su arte, que, al hacerla cada vez de manera más sostenible, garantizan la vida de sus familias y de generaciones futuras, demostrando que este es el potencial de desarrollo más apropiado para el municipio.

La construcción de un puerto de aguas profundas en el territorio, significará la destrucción de toda la cadena natural productiva del recurso pesquero que, actualmente, nuestros pescadores consiguen a pocas millas, y aunque es preciso continuar generando condiciones más favorables para todos, cualquier cosa que implique alterar nuestra riqueza, será un error irreparable”.

Nuquí Fish S.A.S.,
comercializadora de pescado 100 %
nuquiseña

“Esto no solamente es bonito, también es rentable.

Programas como los que tienen los chocoanos en esta zona como su red de posadas nativas, las actividades de conservación y la venta de bonos de carbono: eso genera ingreso y también es desarrollo”

Juana María Perea
QEPD

“Las actividades económicas de las mujeres nuquiseñas dependen altamente de su entorno: selva, mar y manglar. El impacto negativo del puerto de Tribugá sobre estos ecosistemas pondrá en riesgo su subsistencia, soberanía alimentaria y autogestión; fragmentando a su vez, los lazos de solidaridad de la comunidad y la transmisión y puesta en práctica de sus conocimientos y saberes ancestrales”.

**Grupo de investigación territorio,
ancestralidad y resistencia**

"Decimos
#NoAlPuertoDeTribugá
porque sabemos que la verdadera
riqueza de Colombia y del mundo es la
diversidad de especies, paisajes, culturas
y tradiciones. Poner en riesgo un lugar
como Tribugá es poner en riesgo nuestra
identidad y la inmensa fortuna de tener un
paraíso del que depende el mundo entero
en nuestro propio país".

Expedición Tribugá

"El puerto
facilitaría el tráfico
de las especies exóticas
de la región. Por ejemplo, de
las ranas, dado que son muy
apetecidas. Por eso decimos No
al puerto de Tribugá".

Morromico

"Las investigaciones
científicas que hemos realizado
con tiburones martillo en el Santuario de
Fauna y Flora Isla Malpelo, nos han demostrado
que las hembras embarazadas migran hacia el Golfo de
Tribugá para tener sus crías. Otras especies de tiburones,
como el tiburón ballena, también se mueven hacia esta zona.
Son especies migratorias y están amenazadas. Un puerto en la
zona representaría una amenaza para ellos.

La vocación de esta zona tan hermosa y biodiversa no es compatible
con un puerto. Su vocación es la de turismo con la naturaleza y la
biodiversidad. El paisaje natural y evitar el ruido son importantes.
Más barcos, más ruido. Más barcos, más propelas que atentan
contra las ballenas que nos visitan cada año para aparearse
y tener a sus crías. Por eso No al puerto de Tribugá".

Sandra Bessudo,
directora Fundación Malpelo y otros
Ecosistemas Marinos

9.

Literatura citada

Alcaldía Municipal de Nuquí. (2016). *Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019*. Nuquí, Colombia: Alcaldía Municipal de Nuquí. 94 pp. Disponible en: https://nuquichoco.micolombiadigital.gov.co/sites/nuquichoco/content/files/000062/3095_plan-de-desarrollo-20162019-municipio-de-nuqui.pdf

Alcaldía Municipal de Nuquí. (2020). *Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023*. Nuquí, Colombia: Alcaldía Municipal de Nuquí. 324 pp. Disponible en: https://nuquichoco.micolombiadigital.gov.co/sites/nuquichoco/content/files/000271/13505_plan-de-desarrollo-municipio-de-nuqui-somos-el-cambio-2020-2023f.pdf

ANI. (2020). Respuesta a Derecho de Petición Radicado en la Agencia Nacional de Infraestructura bajo el Radicado No. 20204090317172 del 02 de abril del 2020: “Construcción y Operación Terminal Marítimo en Tribugá, Chocó y Proyecto Dragado de Buenaventura”. Documento no publicado.



ANLA. (2020). Respuesta al oficio con radicación en la ANLA 2020114275-1-000 del 16 de julio de 2020 - 05ECO0243-00-2020. Documento no publicado.

Antošová, G., Arias Gómez, J.E., y Arias Gómez, H.Y. (2019). Design Tourist Planning in Colombian Lagged Destination: Case Study Bahía Solano. *Journal of Tourism and Services*, 10(19), 128–52. doi.org/10.29036/jots.v10i19.111

Ceballos-Fonseca, C. (2004). Distribución de playas de anidación y áreas de alimentación de tortugas marinas y sus amenazas en el Caribe colombiano. *Boletín de Investigaciones Marinas y Costeras* 33(1): 79-99.

Centro Nacional de Memoria Histórica. (2015). *Un puerto sin comunidad*. Bogotá, Colombia: Centro Nacional de Memoria Histórica.

CODECHOCÓ. (2014). Plan de Manejo del Distrito Regional de Manejo Integrado Golfo de Tribugá-Cabo Correintes (Documento sin publicar). Quibdó, Colombia: CODECHOCÓ.

CONPES 3949, del 14 de noviembre de 2018. Concepto favorable a la nación para contratar un empréstito externo con la banca multilateral hasta por la suma de US\$ 76 millones, o su equivalente en otras monedas, destinado al financiamiento del proyecto de inversión “Implementación de la fase I del plan maestro de alcantarillado y obras complementarias de acueducto urbano y rural del distrito de Buenaventura. Colombia: Consejo Nacional de Política Económica y Social, Departamento Nacional de Planeación. 42 pp. Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3949.pdf>

Consejo Comunitario General Los Riscasles. (2007). Plan de etnodesarrollo: Visión de vida de las comunidades negras del Golfo de Tribugá 2007-2020. Nuquí, Colombia: Consejo Comunitario General Los Riscasles. 366 pp.

Constitución Política de Colombia de 1991. Colombia: Asamblea Constituyente. Gaceta Constitucional núm. 114, de 4 de julio de 1991. Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

Convenio 169, del 27 de junio de 1989, Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas. Oficina Regional para América Latina y el Caribe: Organización Internacional del Trabajo. Disponible en: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_345065.pdf



DANE. (2005). *Boletín Censo General 2005*. Disponible en: https://www.dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL_PDF_CG2005/27495T7T000.PDF

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

DANE. (2018). *Principales Indicadores CNPV 2018. Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) total, cabecera, centros poblados y rural disperso, a nivel municipal*. Bogotá, Colombia: DANE.

Decreto 1076, del 26 de mayo, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible. Colombia: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Diario Oficial num. 49.523 del 26 de mayo de 2015. Disponible en: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/col150098.pdf>

Decreto 1079, del 26 de mayo de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Colombia: Ministerio de Transporte. Disponible en: <https://www.leyex.info/leyes/Decreto1079de2015.htm>

Decreto 1320, del 13 de julio de 1998, por el cual se reglamenta la consulta previa con las comunidades indígenas y negras para la explotación de los recursos naturales dentro de su territorio. Colombia: Ministerio del Interior. Diario Oficial num. 43.340. Disponible en: https://www.mininterior.gov.co/sites/default/files/co-decreto-1320-98-consulta-previa-indigenas-_2.pdf

Decreto 1745, del 12 de octubre de 1995, por el cual se reglamenta el capítulo III de la ley 70 de 1993, se adopta el procedimiento para el reconocimiento del derecho a la propiedad colectiva de las ‘tierras de las Comunidades Negras’ y se dictan otras disposiciones. Colombia: Presidencia de la República. Disponible en: <https://www.minagricultura.gov.co/Normatividad/Decretos/Decreto%20No.%201745%20de1995.pdf>

Decreto 2041, del 15 de octubre de 2014, por el cual se reglamenta el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre licencias ambientales. Colombia: Presidencia de la República. Disponible en: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=59782>

Decreto 474, del 17 de marzo de 2015, por medio del cual se reglamenta el trámite de solicitud de concesiones para el desarrollo de actividades portuarias en las Leyes 1 de 1991 y 1242 de 2008. Colombia: Presidencia de la República. Disponible en: <https://www.anl.gov.co/decreto-474-de-2015>

Decreto 783, del 21 de abril de 2015, por el cual se deroga el numeral 10 del artículo 24 del Decreto 2041. Colombia: Presidencia de la República. Disponible en: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=61712#:~:text=Que%20el%20Gobierno%20nacional%2C%20expidi%C3%B3,responsabilidad%20ambiental%20en%20aras%20de>

Díaz, J.M. y Gast, F. (2008). *El Chocó Biogeográfico de Colombia*. Banco de Occidente. Cali, Colombia. Disponible en: <https://www.imeditores.com/banocc/choco/>

Díaz, J.M., Guillot L. y Velandia M.C., Eds. (2016). *La pesca artesanal en la costa norte del Pacífico colombiano: un horizonte ambivalente*. Fundación MarViva. Bogotá, Colombia. 154 pp.

Directiva Presidencial 10, del 7 de noviembre de 2013. Colombia: Presidencia de la República. Disponible en: <https://www.mininterior.gov.co/la-institucion/normatividad/directiva-presidencial-ndeg-10-del-07-de-noviembre-2013>

DNP. (2020). *Ficha técnica: Nuquí, Chocó*. Bogotá, Colombia: DNP. 25 pp.

Erbe, C., Marley, S.A., Schoeman, R.P., Smith, N.J., Trigg, L.E. y Embling, C.B. (2019). The Effects of Ship Noise on Marine Mammals—A Review. *Frontiers in Marine Science*, 6: 1-21.

INVEMAR. (2017). *Viabilidad ambiental: componente marino y costero de una eventual intervención portuaria en la ensenada de Tribugá-Nuquí, Chocó, Pacífico colombiano*. Santa Marta, Colombia: INVEMAR.

Ley 1, del 10 de enero de 1991, por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones. Colombia: Congreso de la República. Disponible en: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=67055

Ley 1955, del 25 de mayo de 2019, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Colombia: Congreso de la República. Disponible en: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1955_2019.html

Ley 21, del 4 de marzo de 1991, por medio de la cual se aprueba el Convenio número 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes. Colombia: Congreso de Colombia. Disponible en: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1577376>

Ley 70, del 27 de agosto de 1993, por la cual se desarrolla el artículo transitorio 55 de la Constitución Política. Colombia: Congreso de Colombia. Disponible en: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1620332>



Ley 99, del 22 de diciembre de 1993, por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 41.146. Colombia: Congreso de la República. Disponible en: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0099_1993.html

MarViva. (2014). Documento Síntesis Propuesta para la declaración de la nueva Área Marina Protegida en la Zona Marino-Costera de la Costa Norte del Chocó, en el marco del Convenio de Cooperación Invemar-Marviva, proyecto GEF – Subsistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas.

Ministerio de Transporte. (2019). Boletín estadístico: tráfico portuario en Colombia. Disponible en: https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2020/Febrero/Puertos_07/BOLETIN-TRAFICO-PORTUARIO-2019.pdf

Ministerio de Transporte. (2020). Respuesta a Respuesta al Cuestionario de la Proposición No. 010 de 2020. Debate de Control Político Puerto de Tribugá Comisión Legal Afro. Radicado ANI No. 20204090951752 del 29 de septiembre de 2020 y Radicado ANI No. 20204090962932 del 30 septiembre de 2020.



Mission Blue. (2019). Stop the Tribugá Gulf Sea Port: Latest Hope Spot in Colombia Celebrates Wondrous Biodiversity and Need for Official Protection. Disponible en: <https://mission-blue.org/2019/08/>

Ordoñez, F. (2019). Derechos Étnicos y Desarrollo Portuario: estudio de caso del Consejo Comunitario de Puerto Girón y el proyecto Puerto Antioquia. *Ideas Verdes*, 21: 1-35.

Ospina, N.A. (2008). *Manual para la delimitación y zonificación de zonas amortiguadoras*. Parques Nacionales Naturales. Bogotá, Colombia. 50 pp.

Resolución 009, del 6 de marzo de 2009, por medio de la cual se subroga la Resolución número 019 de 30 de octubre de 2008. Colombia: Consejo Nacional de Estupefacientes. Disponible en: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Resolucion/30034018>

Sentencia C-030, del 23 de enero de 2008. Colombia: Corte Constitucional de la República de Colombia. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/c-030-08.htm>

Sentencia C-169, del 14 de febrero de 2001. Colombia: Corte Constitucional de la República de Colombia. Disponible en: <https://www.mininterior.gov.co/la-institucion/normatividad/sentencia-c-16901>

Sentencia C-175, del 11 de junio de 2020. Colombia: Corte Constitucional de la República de Colombia. Disponible en: <http://legal.legis.com.co/document.legis?fn=content&docid=jurcol&-bookmark=bf1046709652fc148c69e90732a21719fa3nf9&viewid=GRP-PC#:~:text=SENTENCIA%20C%2D175%20DE%2011%20DE%20JUNIO%20DE%202020>

Sentencia SU-039, del 29 de agosto de 1997. Colombia: Corte Constitucional de la República de Colombia. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1997/su039-97.htm>

Sentencia SU-123, del 15 de noviembre de 2018. Colombia: Corte Constitucional de la República de Colombia. Disponible en: [https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2018/SU123-18.htm#:~:text=Bogot%C3%A1%2C%20D.C.%2C%20quin-ce%20\(15,dos%20mil%20dieciocho%20\(2018\).](https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2018/SU123-18.htm#:~:text=Bogot%C3%A1%2C%20D.C.%2C%20quin-ce%20(15,dos%20mil%20dieciocho%20(2018).)

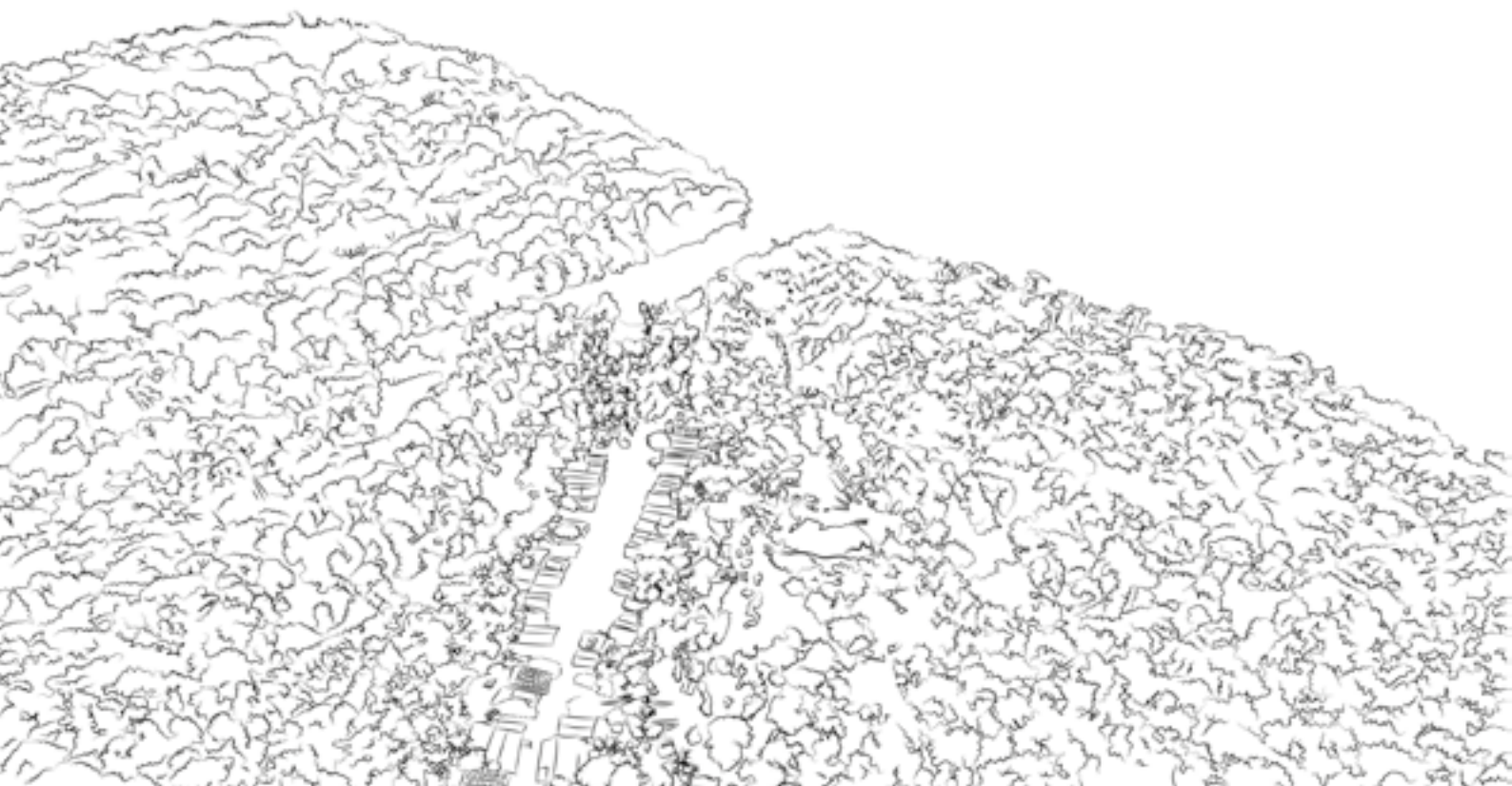
Sentencia T-29, del 3 de marzo de 2011. Colombia: Corte Constitucional. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2011/t-129-11.htm>



Sentencia T-514, del 30 de julio de 2009. Colombia: Corte Constitucional de la República de Colombia. Disponible en: [https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2009/T-514-09.htm#:~:text=Bogot%C3%A1%2C%20D.C.%2C%20treinta%20\(30,dos%20mil%20nueve%20\(2009](https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2009/T-514-09.htm#:~:text=Bogot%C3%A1%2C%20D.C.%2C%20treinta%20(30,dos%20mil%20nueve%20(2009)

Sentencia T-973, del 3 de enero del 2000. Colombia: Corte Constitucional de la República de Colombia. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2000/T-973-00.htm>

Velandia, M. C. y Díaz, J. M. (2016). Atlas Marino-Costero del Pacífico Norte Colombiano. Fundación MarViva. Bogotá, Colombia. 130 pp.



Fundación MarViva, creada en 2002, es una organización regional no gubernamental y sin fines de lucro. Nuestra misión es promover la conservación y uso sostenible de los recursos marinos y costeros en el Pacífico Tropical Oriental, con visión de mares saludables y biodiversos para el bienestar de las presentes y futuras generaciones.

NUESTRAS OFICINAS:

COLOMBIA: +571 747-0460
PANAMÁ: +507 317-4350
COSTA RICA: +506 4052-2500

Búsquenos también en:



Para colaborar
con nuestra gestión
donaciones@marviva.net



www.marviva.net

Todos los derechos reservados Fundación MarViva 2021