

MULTICULTURALISMO¹ Y MEDIO AMBIENTE: EL CASO DEL PUERTO DE TRIBUGÁ

Sara Arango Restrepo²

Ana María Martínez Gómez³

Isabella Mira Ospina⁴

Invertir en el Chocó, ya lo dijo cierto diputado antioqueño, es como perfumar un bollo (Comunicaciones Comisión Interétnica de la Verdad de la Región Pacífico -CIVP-, Tribugá: Un sueño neocolonial, 2019). Existe una amplia aceptación pública de la idea de un estado multicultural, pero no una amplia aceptación de las políticas étnicas" (Will Kymlicka, 2007).

Resumen

En este artículo analizaremos críticamente las decisiones y acciones que se han tomado en la construcción del Puerto de Tribugá, teniendo como referentes las políticas multiculturales que reconocen a los grupos étnicos de la zona y sus derechos sobre el territorio. En primer lugar, se explicará cómo está conformado el territorio de Tribugá, geográfica y poblacionalmente, además de contextualizar sobre la construcción del puerto y su relación con el de Buenaventura. En segundo momento se hace un repaso teórico del surgimiento de las políticas multiculturales a partir de la constitución política de 1991. Además, se expone una mirada crítica de su implementación a partir de estudios etnográficos donde se describen algunos cambios en el territorio y cómo las comunidades los han afrontado. Para finalizar, se tomarán en cuenta las anteriores consideraciones para realizar una crítica dirigida hacia la construcción del puerto y las formas en que se han subestimado las demandas de los habitantes de la zona, a pesar de las fuertes luchas políticas dirigidas desde sus diferentes organizaciones territoriales.

Palabras clave: multiculturalismo, Puerto de Tribugá, medio ambiente, comunidades indígenas, comunidades afrodescendientes.

¹ El multiculturalismo no es el reconocimiento de las múltiples formas de diversidad presentes en las sociedades contemporáneas, sino el reconocimiento político de algunas de estas formas de diferencia en los marcos legales y normativos. Como afirma Stuart Hall, el multiculturalismo se refiere a las estrategias y políticas adoptadas para gobernar o administrar los problemas de la diversidad y la multiplicidad en las que se ven envueltas las sociedades multiculturales (Hall, 2010, como se citó en Bocarejo, 2011, p. 100)

² Correo de contacto: sara.arangor@udea.edu.co.

³ Correo de contacto: ana.martinezg@udea.edu.co.

⁴ Correo de contacto: isabella.mira@udea.edu.co.

Abstract

In this article we will critically analyze the decisions and actions that have been taken in the construction of the Port of Tribugá, taking as a reference the multicultural policies that recognize the ethnic groups of the area and their rights over the territory. First, it will be explained how the territory of Tribugá is conformed, geographically and population-wise, in addition we are going to contextualize the construction of the port and its relationship with the Buenaventura port. Secondly, a theoretical review of the emergence of multicultural policies since the political constitution of 1991 will be made. In addition, a critical view of their implementation is presented based on ethnographic studies, describing some changes in the territory and how the communities have dealt with them. Finally, the previous considerations will be taken into account to make a critique directed towards the construction of the port and the ways in which the demands of the inhabitants of the area have been underestimated in spite of the strong political struggles led by their different territorial organizations.

Key words: multiculturalism, Puerto de Tribugá, environment, indigenous communities, afro-descendant communities

Recientemente, se ha visibilizado un extenso debate en los medios de comunicación y en las redes sociales en torno a los impactos ambientales, sociales y culturales que podría ocasionar la construcción del puerto de Tribugá en Chocó, Colombia. Diversos colectivos comunitarios indígenas y afrocolombianos que trabajan en pro del territorio, desde distintas perspectivas, han cuestionado las iniciativas desarrollistas, las políticas multiculturales y los reconocimientos desiguales expresados en un abandono estatal hacia esta región del país, a pesar de las riquezas biológicas y culturales que posee.

Un puerto para pocos, desgracia para muchos

El Puerto de Tribugá se encuentra en un golfo del Océano Pacífico colombiano, ubicado en el departamento del Chocó a 120 kilómetros de su capital Quibdó. Se encuentra bajo la jurisdicción del municipio de Nuquí que, según las proyecciones poblacionales de su plan de desarrollo, para el periodo 2020-2023 la población del municipio sería de 16.642 habitantes, con un gran porcentaje de población étnica (91.29 %), entre ellos tres resguardos indígenas: el resguardo Jurubirá Chorí- Alto

Baudó, resguardo Río Nuquí y el resguardo Río Panguí, divididas en ocho comunidades; adicionalmente está la población afrodescendiente con un territorio colectivo bajo la representación del Consejo Comunitario General del Municipio de Nuquí, Los Riscuales, que se divide en ocho comunidades asentadas en la zona rural del municipio de Nuquí: Jurubida, Tribugá, Panguí, Coquí, Joví, Termales, Apartadó y Arusí (Plan de Desarrollo Territorial 2020-2023).

Es un área de gran biodiversidad, uno de los territorios menos explorados del país, además de ser de los más lluviosos del mundo y en el que convergen selva y mar, lo que hace de él uno de los sitios turísticos más codiciados para el avistamiento de ballenas, delfines, aves e insectos. Es por esto que este territorio ha sido reconocido a nivel local, regional e internacional, por lo tanto, se convierte en un área protegida bajo el nombre de Distrito Regional de

Manejo Integrado (DRMI Golfo de Tribugá Cabo Corrientes).

La población de Tribugá se considera multiétnica y pluricultural, ya que cuenta con una amplia representatividad de afrocolombianos e indígenas (González, 2019), quienes confluyen, generando apropiación del territorio a partir de sus economías, basadas mayoritariamente en la pesca, seguida de la ganadería, la agricultura, y del ecoturismo. Pese a esto, la explotación maderera, la minería y el conflicto armado han generado diversos impactos ambientales y sociales. Los índices de pobreza multidimensional para el 2018, según el censo del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), llegaban al 45,1 % en el departamento (Boletín Técnico, 2019). Adicionalmente, se comenzaron a implementar las construcciones de vías férreas y otros proyectos como el Puerto de Aguas Profundas, que nace en los



Imagen #1: Mapa de la ubicación del puerto de Tribugá. DRMI Golfo de Tribugá. s.f.

años 80, pero se vuelve realidad en el primer periodo de gobierno de Álvaro Uribe Vélez, en el marco del documento "Visión Colombia II Centenario", que proyectó este puerto como un complemento del puerto de Buenaventura (Murrillo, 2019). La organización empresarial Arquímedes S.A. es la responsable de promover y desarrollar dicho proyecto, con ayuda de diversos accionistas como las gobernaciones del Chocó, Risaralda, Caldas, entre otros. La misión de esta organización es establecer un servicio portuario mundialmente competitivo y ambientalmente sostenible, para beneficio de sus socios.

En cuanto al proyecto, sus implicaciones y su conexión con el puerto de Buenaventura, se estimó que para el año 2015 la inversión de construcción sería de US \$354'972.366,80 en sus tres primeras etapas. Según la Cámara de Comercio de Manizales, el departamento del Chocó se verá beneficiado, ya que permitirá un gran impulso al desarrollo industrial pesquero, así como una vía de exportación de petróleo entre Colombia, Venezuela y Brasil hacia otros países por medio del océano Pacífico; además favorece no solo a sus mismos habitantes, sino a las regiones que hacen parte del llamado 'Triángulo de Oro'⁵ (Centro de observación para la infraestructura de Caldas COIC, sf).

Con la construcción del puerto de Tribugá, el Estado planea traer múltiples beneficios para el país y el Chocó, con el desarrollo de varias unidades que sean paralelas a este, como son la construcción del tren Quibdó-Nuquí, la implementación de bodegas y contenedores, y un fortalecimiento a la conexión eléctrica y demás servicios públicos. Ahora bien, si pensamos este puerto como uno complementario al de Buenaventura, sabiendo que este moviliza el 60 % de las cargas del país y que cuenta con unos problemas estructurales y sistemáticos por parte del Estado como un índice de pobreza del 81 %, añadiendo problemas de alcantarillado, desempleo, falta de salud y seguridad, además de la corrupción que allí impera (Hernández, 2017), y la presencia de grupos al margen de la ley y empresas internacionales que buscan enriquecerse a toda costa; es importante pensar si realmente es necesaria la construcción de un segundo puerto en la zona del Pacífico, el cual acarrearía más daños ambientales que impactos positivos, o por el contrario, se debería cambiar de rumbo y pensar en la mejora de la infraestructura y los problemas sociales, políticos, económicos y ambientales que atraviesa el ya construido puerto de Buenaventura.

⁵ El Triángulo Económico de Colombia es un territorio delimitado por las tres principales ciudades del país: Bogotá, Medellín y Cali, ocupa el 10 % del territorio nacional, posee el 76 % de la producción manufacturera, el 72 % de la industria de la construcción, el 75 % en comercio, 73 % del sector de servicios y 77 % del café. Asimismo, cuenta con el 69 % de la capacidad instalada de la red eléctrica y el 60 % de la población económicamente activa (Universidad Nacional de Colombia, 2014).

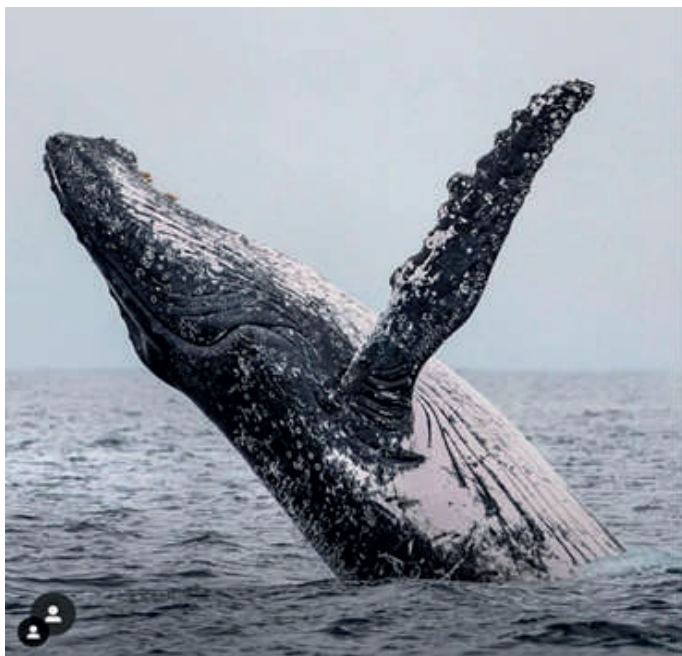


Imagen #2. Instagram @exptribuga. Fotografía de ballena jorobada en el golfo de Tribugá. 2020

Multiculturalismo en la teoría y en la práctica

En su texto *Utopía para los excluidos* (2004), Jaime Arocha señala que para el año 1959 la legislación transformó el Pacífico Colombiano en reserva forestal para el Estado; es decir, dentro del marco de normatividad estatal se podía hacer uso especial de la tierra para el desenglobe de parques nacionales, resguardos indígenas y zonas de concesión minera o maderera, más no se reconoció el uso y posesión de estos territorios por las comunidades negras. Durante los años 80, el panorama continuaba siendo negativo para los afrocolombianos del Pacífico:

Junto con el capitalismo, el desarrollo ha sido la fuerza transformadora más importante en el Pacífico. A comienzos de la

década del ochenta, el primer plan para el “desarrollo incluyente e integral” del Pacífico colombiano consideró a la región como una entidad donde se podía dar el desarrollo. (Escobar, p.69, 2003)

No obstante, en Colombia, para 1989, se adoptó el convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) que reconoce, respeta y protege a los pueblos indígenas, además de permitirles asumir el control de sus formas de vida. Esto daría paso luego a la Consulta Previa como un derecho de todos los pueblos étnicos, y que daría un giro importante en las reformas constitucionales, a lo que se llamó “constitucionalismo multicultural” (Bonilla, 2006, citado por Dover y Lopera, 2013, p. 81.), sin embargo, para que el indígena o el afrodescendiente obtenga el derecho a la Consulta Previa se ve en la necesidad de asumirse como un otro para lograr ser reconocidos, cuando realmente deberían ser ciudadanos partícipes en igualdad de condiciones en un país pluriétnico y multicultural (Dover y Lopera, 2013).

En el año de 1991, con la nueva constitución política, en el artículo 7, el Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la nación colombiana. Esto dio paso al reconocimiento de derechos a grupos étnicos y a la implementación de políticas multiculturales. Una de las más importantes fue la ley 70 de 1993, que habla sobre la posibilidad de las comunidades negras de identificarse como

sujetos de derechos y la legitimación de sus territorios ancestrales mediante la titulación colectiva; su intención fundamental fue:

(...) el indiscutible surgimiento de la categoría de comunidades negras como un hecho central de la política y la cultura, de modo tal que colectividades como la red de organizaciones etno-territoriales conocida como Proceso de Comunidades Negras (PCN) adoptaron ellas mismas esta categoría. (Escobar, p. 70, 2011)

Sin embargo, es necesario aclarar que, como dice Diana Bocarejo (2011), estas políticas multiculturales no responden sólo al reconocimiento de las múltiples formas de diversidad presentes en las sociedades contemporáneas, sino al reconocimiento político de solo algunas de estas formas de diferencia en los marcos legales y normativos; así como la opción de estas otredades de pertenecer o diferenciarse a partir de estos derechos que los respaldan, "en cuanto ciudadanos como cualquier otro- pero también específicos -en función de criterios étnico-culturales (Laurent, 2012, p.48). Se pone en duda si estas políticas multiculturales traspasan el ámbito académico-político y logran ser integradas en las dinámicas socio-culturales de los grupos étnicos o si, por el contrario, el Estado ignora sus problemas y necesidades, obligándolos a generar soluciones alter-

nativas por medio de sus propias jurisdicciones, herramientas y dinámicas locales. Para la década de 1990, la inversión en el Pacífico por parte del Estado era insuficiente. No obstante, Marta Domínguez (2011) señala que donde se presentó una mayor actividad fue en la consolidación de organizaciones locales a favor de la titulación colectiva de tierras para las comunidades negras; "este proceso contribuyó a la consolidación de un Estado particular por medio de la legitimación oficial de estructuras territoriales y de poder locales denominadas 'consejos comunitarios', que se apropiaron de un discurso de autonomía étnico-territorial (Domínguez, 2011, p.183-184).

El imaginario colectivo⁶ que se tiene sobre la idea de desarrollo, ha logrado que dichas políticas multiculturales se subordinan a intereses privados que no obedecen a las necesidades de la comunidad, sino que apuntan a una idea de economía neoliberal que actúa sobre la región, afectando tanto social como ambientalmente el territorio. Sin embargo, existen políticas de desarrollo alternativas nacionales e internacionales que permiten dar cuenta de esas otras formas de concebir el desarrollo, permitiendo que las comunidades campesinas, negras e indígenas manejen sus recursos desde un conocimiento territorial y ancestral.

⁶ Conjunto de símbolos que hay en una sociedad en un momento específico, es decir, la mente social colectiva. En palabras de Edgar Morin una participación colectiva que amplía la participación individual. (Morin, 1972, s.p.)

En el estudio etnográfico de Sandra Turbay (2012) "Conocimiento ecológico local sobre ecosistemas marinos en dos comunidades costeras: el Valle y Sapzurro", demostró que los habitantes tienen una cosmogonía, que les permite adaptar sus costumbres a los problemas ambientales que enfrentan y desarrollan sistemas económicos amigables con el medio que los rodea. De la misma forma, se expone que la comunidad no se mostró satisfecha con las iniciativas impuestas por externos en su propio territorio, pues dicen que "estuvieron asociadas a la discriminación, al desconocimiento de las costumbres, creencias y valores de los pobladores nativos (Turbay et al, 2012, p.26).

Los lugareños de estos territorios han mostrado gran dominio e interés en la defensa de sus ecosistemas, apelando a su conocimiento ancestral y a las leyes de la constitución; generando una participación política activa de los mismos habitantes, que permite además un fortalecimiento de sus lazos comunitarios e identidad territorial.

Puede decirse que en esta articulación entre identidad cultural y apropiación de un territorio subyace la ecología política del movimiento social de comunidades negras e indígenas. La demarcación de territorios colectivos negros y resguardos indígenas ha llevado a los activistas a desarrollar una concep



Imagen #3. Instagram @exptribuga.
Fotografía hombre en balsa. 2020.

ción del territorio que hace hincapié en articulaciones entre los patrones de asentamiento, los usos del espacio y las prácticas de usos-significados de los recursos [naturales y culturales] expresados, en el caso indígena, en cosmologías ancestrales. (Escobar y Pardo, 2004, p. 314)

Luchas sin tregua: tensión por un territorio

Las comunidades que habitan el golfo de Tribugá han creado diferentes articulaciones políticas y comunitarias, así como emisiones de prensa, manifiestos y estrategias para una participación política activa. Algunas de estas son: el Distrito de Manejo Integrado DRMI, el colectivo de comunicaciones llamado "EN PUJA",⁷ La Minga y el colectivo Asociación de Consejo Comunitario General Los Riscales. Con el surgi-

⁷ Grupo de jóvenes y líderes de Nuquí, Chocó, integrantes del Consejo Comunitario Los Riscales, interesados en trabajar por el bien de la comunidad, facilitando la información y promoviendo el diálogo en pro de la conservación de los recursos naturales, patrimonio cultural y defensa del territorio .

miento de estos colectivos, se ha generado una visibilidad política y un constante diálogo con el mismo territorio, con ayuda de herramientas como la *zonificación*,⁸ demostrando que el Estado ha adoptado sesgos a la hora de generar discusiones con los habitantes, o ha pasado por alto las políticas multiculturales. Como señala Comunicaciones Comisión Interétnica de la Verdad de la Región Pacífico (CIVP) (2019):

Tribugá es un sueño neocolonial con voz de empresarios, pero nunca como un territorio con dueños y habitantes ancestrales que tienen otra opinión sobre lo que debería ser el futuro de su departamento y sus comunidades. La opinión de los negros y los indígenas no cuenta, los proyectos siempre se han implantado y diseñado desde afuera.

Cuando los habitantes nacen en un territorio como el de Tribugá, que saben tiene etiquetas internacionales como la de *Hope Spot*,⁹ no se ven tentados a abogar por él solo por esas denominaciones; lo hacen porque adquieren un conocimiento del territorio y porque lo más importante es transmitir el conocimiento a través de la etnoeducación y la educación am-

biental para que logre llegar a todos los miembros de la comunidad y se forme una identidad colectiva y un manejo territorial. Es ingenuo pensar que la idea de la destrucción del ecosistema sea algo unicausal proveniente de un megaproyecto; es en cambio, un problema, que viene de múltiples vertientes que, de una u otra forma, llevan a la alteración del medio: la comunidad de la zona no está exenta de realizar acciones perjudiciales. El imaginario que se tiene sobre el cuidado de la naturaleza, relacionado directamente con los grupos étnicos, está atravesado por las idealizaciones que se les han impuesto y que no corresponden necesariamente con lo que creen.

No obstante, estas dinámicas de interacción con el medio por parte de los habitantes no logran ser tan perjudiciales para el ecosistema como lo es la construcción de un puerto de aguas profundas, el cual afectaría, entre muchas cosas, 900 hectáreas de mangle que tiene el golfo incluyendo el piñuelo¹⁰ (especie única en América) y el proceso migratorio de las ballenas jorobadas, además 200 kilómetros de selva húmeda tropical los cuales serían

⁸ La cual les permite a los habitantes conocer y organizar su territorio para identificar las áreas de preservación, recuperación, asentamiento humano, uso público y uso sostenible. Igualmente, la propuesta participativa que esta organización propone es incluyente, respetando todas las responsabilidades de los integrantes, permitiendo una buena administración del área protegida (Infografía DRMI).

⁹ Los puntos de esperanza son lugares especiales que se identifican científicamente como críticos para la salud del océano. Nuestros Hope Spots son defendidos por conservacionistas locales a quienes apoyamos con comunicaciones, expediciones y asesoramiento científico (Mission Blue).

¹⁰ El mangle piñuelo (*Pelliciera rhizophorae*) es una especie monotípica de la familia Theaceae que se encuentra en las zonas costeras tropicales.

removidos (Piedrahita, 2019). Adicionalmente, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), le negó la solicitud de la concesión portuaria a la Sociedad Promotora Proyecto Arquímedes S.A. por no presentar un contrato de garantías válido para continuar con el trámite de la construcción del puerto (El Tiempo, 2020).

Conclusión

Es importante resaltar el trabajo comunitario y la gestión colectiva que se ha articulado a través de los años en la región de Tribugá en pro del medio ambiente, entendiendo que no ha sido fácil su inclusión en el debate de las decisiones en torno al territorio tomadas por el Estado, los académicos y los encargados de la construcción del puerto. Es así como logramos evidenciar que no ha sido suficiente la implementación de políticas multiculturales para el reconocimiento de la diversidad cultural y los derechos de los grupos étnicos, pues, a pesar de su larga trayectoria en la constitución colombiana, no logran satisfacer las necesidades que estos tienen y, en consecuencia, comienzan a demandar visibilidad por medio de sus propias organizaciones.

Las políticas estatales se han convertido en una herramienta discursiva con la cual se perpetúa la idea estigmatizadora de la otredad, la cual se extiende a múltiples esferas, entre ellas la academia, que al querer salvaguardar las

diferentes prácticas que hacen presencia en todo el país, muchas veces tienden a caer en prejuicios que suelen ser replicados por un público general, ocasionando un olvido cargado de ideas erróneas y nociones viejas de lo que es en este caso Tribugá. Esto se ve reflejado en las formas en que el imaginario colectivo ha relegado ciertas actitudes y formas de vivir a lo que corresponde ser indígena (vivir en las selvas, estar semidesnudos, utilización de tecnologías rudimentarias, analfabetos/as, entre otros) donde se le asigna alguna zona rural delimitada como su lugar tradicional (Bocarejo, 2011), al igual que sucede con las comunidades negras del pacífico colombiano, al querer delimitarlas socio-espacialmente a partir de ideas colectivamente establecidas sobre sus identidades y formas de vida (pobreza, economía basada en la pesca, vivienda en palafitos, entre otros).

Para los/as nuquiseños/as, es necesaria la comunicación con la población para poder generar bases conceptuales, ambientales y culturales del territorio, como los estudios que respalden este conocimiento. Todo esto para evitar caer en prejuicios e imaginarios sobre los diferentes grupos étnicos y su entorno poco explorado, el cual quiere ser explotado, sin tener en cuenta las posibles consecuencias a futuro. Consideramos necesario preguntarnos qué papel pueden cumplir de manera objetiva el público externo, la academia y el Estado para la protección del territorio, sin entorpecer las

luchas políticas que los grupos étnicos de la región han jalonado durante años.

Por un lado, la gente tiene la responsabilidad de conocer las diferentes regiones y áreas protegidas de Colombia, así como los líderes y lideresas sociales y políticos que por ella velan, y de este modo visibilizar la importancia de estos territorios para el país, además de los debates e iniciativas políticas que allí se generan, pues de esta forma las luchas por su protección se verán verdaderamente apoyadas. Por el otro, la academia y el Estado deberían representar una ayuda a las comunidades para que puedan tener un respaldo y una capacitación jurídica en los cuales apoyarse al momento de defender sus derechos.

Con este escrito pretendemos hacer un llamado de atención a todos los sectores que de alguna u otra forma han intervenido en el proceso de la construcción del puerto apoyados en políticas multiculturales y planes de desarrollo gestados desde el interior del país y no desde un proceso de diálogo con las mismas comunidades que hacen parte del territorio, quienes de acuerdo a su cosmovisión y prácticas culturales y territoriales, evidencian que estas políticas no velan por una visión del desarrollo comunitario integral, sino por una visión parcial, recayendo en beneficios privados para los agentes externos a la comunidad.

Referencias

- Alcaldía de Nuquí (2020) Plan de desarrollo territorial 2020-2023, Somos el cambio. Recuperado de: <http://www.nuqui-choco.gov.co/plan-de-desarrollo/plan-de-desarrollo-municipio-de-nuqui-2020-2023-somos>
- Arocha, iJ. (2004). "Ley 70 de 1993: Utopía para afrodescendientes excluidos" En: Utopía para los excluidos. El multiculturalismo en África y América Latina, pp, 159-178 (Consultado el 30 de Abril del 2020)
- Bocarejo, D. (2011). "Dos paradojas del multiculturalismo colombiano: la espacialización de la diferencia indígena y su aislamiento político". En: Revista Colombiana de Antropología, vol. 47, núm. 2, pp. 97-121. [En línea:] <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=105021311005>
- COIC.sf. Puerto de Tribugá COIC. [En línea:] <http://coic.com.co/> (Consultado en Julio 2020)
- Conservación nacional. Manifiesto por la conservación del golfo de Tribugá. [En línea:] <http://www.conservation.org.co/Noticias/bio/manifiesto-foro-di%C3%A1logos-en-torno-al-puerto-de-tribug%C3%A1> (Consultado el 29 de Abril del 2020.)
- Correa, S. L.; Turbay, S. y Vélez, M. (2012). "Conocimiento ecológico local sobre ecosistemas marinos en dos comunidades costeras: El Valle y Sapzurro". En: Gestión y Ambiente, Volumen 15, Número 2, pp. 17-32. DOI: 10.15446/ga
- DANE. (2019). Pobreza multidimensional Región Pacífica (sin incluir Valle del Cauca) Departamento de énfasis: Chocó [En línea:] https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/2018/Region_bt_pobreza_multidimensional_18_pacifico.pdf (Consultado en Julio 2020)
- "Declararon desistimiento tácito en proyecto del puerto de Tribugá" El Tiempo , 30 de Septiembre de 2020 <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/por-que-se-cayo-el-polemico-proyecto-de-puerto-tribuga-540707>
- DRMI golfo de Tribugá. [En línea:] <http://www.golfodetribuga.com/distrito-regional-de-manejo-integrado-por-la-conservacion-ambiental/> (Consultado el 30 de Abril del 2020)
- Domínguez, M. (2011) " La consolidación de un nuevo orden estatal en el pacífico colombiano: titulación colectiva y nuevas identidades negras en Buenaventura" [En línea]: <https://mail.google.com/mail/u/0/#search/marta+dominguez/FMfc-gxwJXLlcvGbsvrjGLhgsQfhqDnnC?projector=1&messagePartId=0>.
- Escobar, A. (2011) "Ecología Política de la globalidad y la diferencia." En: Alimonda, Héctor; Escobar, Arturo; Palacio Castañeda, Germán; Secreto, María Verónica; Bunker, Stephen; Machado Aráoz,

- Horacio; Svampa, Maristella; traba, Mario; Aste Juan; de Echave C. José; Palacín Quispe, Miguel; Pérez, Margarita; Wagner, Lucrecia; Giraud, Marcelo; Romero, Pablo; Lamberti, María Julieta (eds.). La naturaleza colonizada. CLACSO. Buenos Aires, pp. 61-92.
- González Opsina, M. (2019) "Nociones de desarrollo, intereses contrapuestos: caso del golfo de Tribugá" [En línea] <https://cepri.upb.edu.co/index.php/lineas-de-investigacion/gobierno-territorio-y-seguridad/nociones-de-desarrollo-intereses-contrapuestos-caso-del-golfo-de-tribuga> (Consultado en Julio 2020)
- Gov.co.2015. Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019 Alcaldía de Nuquí. [En línea] <http://www.nuqui-choco.gov.co/planes/plan-de-desarrollo-municipal-2016--2019> (Consultado en Julio 2020)
- Lopera, G. P.; Dover, R. (2013) "Consulta Previa, ciudadanías diferenciadas y conflicto socio ambiental". En: Boletín de Antropología. Universidad de Antioquia, Medellín, Vol. 28, No. 45, pp. [En línea:] <https://revistas.udea.edu.co/index.php/boletin/article/view/17771>. (Consultado el 30 de abril de 2020).
- Manifiesto Foro Diálogos en Torno al Puerto de Tribugá: Visiones de Bienestar en el Pacífico Colombiano. (2019). [En línea:] https://files.rcnradio.com/public/2019-05/Manifiesto%20Puerto%20Tribuga%CC%81%2C%20Nuqui%CC%81.%202019.%2029_0.pdf
- Mission Blue. (2017). Hope Spots. [en línea]:<https://mission-blue.org/hope-spots/> (Consultado en Julio 2020)
- Morin, E. (1972). "El cine o el hombre imaginario". [en línea:] <https://bcn.gob.ar/uploads/ElCineOElhombreImaginario.pdf> (Consultado en junio de 2021)
- Murillo, D. (14 de mayo de 2019) "Tribugá: ¿Puerto para qué y para quién?" En: El Espectador [en línea]: <https://www.elespectador.com/colombia2020/opinion/tribuga-puerto-para-que-y-para-quien-columna-860640/> (Consultado en Julio 2020)
- Pardo Rojas, M.; Escobar, A. (2004). "Movimientos sociales y biodiversidad en el Pacífico colombiano". En: Boaventura de Sousa Santos y Mauricio García Villegas (eds.). Emancipación social y violencia en Colombia. Grupo Editorial Norma, Bogotá D.C., pp. 283-322.
- Universidad Nacional de Colombia (2014) Triángulo de Oro, corredor clave para la economía nacional. Recuperado de: <https://agenciadenoticias.unal.edu.co/detalle/article/triangulo-de-oro-corredor-clave-para-economia-nacional.html>