

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS DE AQUINO



FACULTAD DE SOCIOLOGÍA

**PLANEACIÓN EN ALTAMAR: REPRESENTACIONES
INSTITUCIONALES DEL ESPACIO MARÍTIMO EN
COLOMBIA**

MARÍA VICTORIA GIRALDO

DIRECTORA: ANDREA LEIVA

NOVIEMBRE, 2018

AGRADECIMIENTOS

A DIOS por su eterno amor,

A Emilio Giraldo, mi profesor y maestro, y a Edilma Macea, confidente y fiel compañera; por arriesgarse a realizar la labor más admirable que puede haber, ser padres.

*A mi hermana gemela, Liliana por su incondicionalidad.
Esta vida jamás sería lo mismo sin ti.*

*A Laura, por creer en una disciplina similar a la mía,
y en ese sentido apostarle a lo humano, a lo real.*

A mi abuela Delfa.

A Sebastián Rivera, por hacerme feliz.

A mis amigas, particularmente a Lau, por su confianza y su tiempo.

*Y a mis profesores, Andrea Leiva y Miguel Urra por todo su apoyo
y más que nada por creer en mí.*

A TODOS USTEDES, BUENA BRISA Y BUENA MAR

DEDICATORIA

A mis padres por su valor y esfuerzo,

A las que ya no están:

Aurora Henao de Giraldo, Abuela Loly

Hilda Macea, más que una tía, otra abuela

Siempre estarán en mis recuerdos.

A las gentes de mar.

A Colombia, mi tierra querida.

Y por supuesto, a la sociología y los sociólogos del mundo,

Por aventurarse a entrar en las aguas profundas de esta disciplina.

RESUMEN

La forma de representar el espacio marítimo en Colombia se liga tanto al discurso de desarrollo como a la visión política imperante en el momento. Esto se evidencia, a través de los procesos de planeación de los lugares y se manifiesta en herramientas e instrumentos concretos de acción, tal como lo son los planes de desarrollo. En este trabajo se buscó analizar de representación del espacio marítimo dentro del discurso institucional consignado en los planes de desarrollo departamentales de las costas colombianas (Planes de desarrollo 2016-2019). El análisis evidencia representaciones, en su mayor parte, económicas, pero también sociales y ambientales del espacio que no representan las voces de todos los actores marítimos.

Palabras claves: Espacio marítimo, planeación y desarrollo.

ABSTRACT

The way of representing the maritime space in Colombia is linked both to the discourse of development and to the political vision prevailing at the time. This is evidenced through the planning processes of the places and is manifested in concrete tools and instruments of action, such as the development plans. In this work we sought to analyze the representation of the maritime space within the institutional discourse consigned in the departmental development plans of the Colombian coasts (Development Plans 2016-2019). The analysis evidences representations, for the most part, economic but also social and environmental of the space that do not represent the voices of all maritime actors.

Keywords: Maritime space, planning and development

TABLA DE CONTENIDO

Introducción

1. CONTEXTUALIZACIÓN Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	10
1.1. Justificación.....	17
1.2. Pregunta de investigación	19
1.3. Objetivo general	19
1.4. Objetivos específicos	19
2. MARCOS DE REFERENCIA.....	20
2.1. ESTADO DEL ARTE.....	20
2.2. MARCO TEÓRICO.....	24
2.2.1. <i>Espacio marítimo</i>	24
2.2.2. <i>Ordenamiento espacial</i>	27
2.3. MARCO METODOLÓGICO.....	33
3. CAPÍTULO I: PLANEACIÓN EN COLOMBIA, EL RESULTADO DE UN PROCESO HISTÓRICO Y POLÍTICO.....	40
4. CAPÍTULO II: ESPACIO MARÍTIMO. ANÁLISIS DE LOS PLANES DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL DE LAS ZONAS COSTERAS DEL PAÍS (2016-2019).	46
1. Caracterización territorial de los planes departamentales.....	46
2. Planes de desarrollo departamental a la luz del espacio marítimo.....	50
3. Relación entre el ordenamiento territorial y las representaciones del espacio marítimo.	68
<u>4.</u> Discurso modificado o asuente	70
5. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS.....	72

TABLA MAPAS

Mapa N°1. REGIONES NATURALES DE COLOMBIA.....	11
Mapa N° 2. LÍMITES MARÍTIMOS Y DEPARTAMENTALES DE COLOMBIA.....	16
Mapa N° 3. REPRESENTACIONES DEL ESPACIO MARÍTIMO EN LOS DEPARTAMENTOS COSTEROS.....	65

TABLA CUADROS

CUADRO N° 1. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS.....	37
Cuadro N° 2. Aspectos geográficos. Categorías territoriales de los departamentos costeros en Colombia.....	46
Cuadro N° 3. Foco de interés. Categorías territoriales de los departamentos costeros en Colombia.....	46
Cuadro N° 4. Descentralización. Categorías territoriales de los departamentos costeros en Colombia.....	47
Cuadro N° 5. Énfasis territorial. Categorías territoriales de los departamentos costeros en Colombia.	48
Cuadro N° 6. Tipo de Planeación. Categorías territoriales de los departamentos costeros en Colombia.....	48

TABLA ESQUEMAS GRÁFICOS

Esquema Gráfico N°1. Modelo para revisión de los discursos.....	38
Esquema gráfico N°2. Representaciones asociadas con la categoría playa Región Caribe.....	51
Esquema gráfico N°3. Representaciones asociadas con la categoría playa. Región Pacífica.....	52

Esquema gráfico N°4. Representaciones asociadas con la categoría Muelle. Región. Caribe.....	54
Esquema gráfico N°5. Representaciones asociadas con la categoría puerto. Región Caribe. Versión 1.0.	56
Esquema gráfico N°6. Representaciones asociadas con la categoría puerto. Región Caribe. Versión 2.0.	58
Esquema gráfico N°7. Representaciones asociadas con la categoría puerto. Región Pacífica.	58
Esquema gráfico N°8. Representaciones asociadas con la categoría Muelle. Región Pacífica.	60
Esquema gráfico N°9. Representaciones asociadas con la categoría Pesca. Región Caribe.	62
Esquema gráfico N°10. Representaciones asociadas con la categoría Pesca. Región Pacífica.	63

TABLA IMÁGENES

IMAGEN N° 1. Ficha metodológica de aspectos generales de los planes de desarrollo departamentales costeros (2019 -2019)	35
IMAGEN N°2. Ficha metodológica analítica de los planes de desarrollo departamentales costeros (2019 -2019)	36

TABLA FIGURAS

FIGURA N°1. Poder Marítimo.....	30
--	----

INTRODUCCIÓN

En Colombia la planeación del espacio marítimo ha enfrentado una dicotomía entre una comprensión utilitarista y una excluyente. Tal fenómeno se configuro debido al modelo de desarrollo dominante, a la visión política vigente en el momento y en parte, debido al contexto internacional que ha marcado gran parte de las decisiones de planeación en el país.

En ese sentido, las entidades, instituciones y organizaciones estatales encargadas de hacer estos procesos se dejan influenciar por un marco ideológico que guía sus prácticas y representaciones de este espacio, lo que luego se hace evidente en instrumentos como los planes de desarrollo.

El siguiente trabajo quiere reflexionar sobre ¿cómo se está representando el espacio marítimo dentro del discurso institucional actual consignado en los planes de desarrollo departamentales de las dos costas colombianas? A fin de entender el papel que tiene el mar en el territorio colombiano y si esas representaciones están respondiendo a las necesidades y capacidades de los lugares y de los actores. En ese sentido este trabajo se encuentra ubicado temporalmente en el período de vigencia de los planes de desarrollo actuales (2016 – 2019). Estos documentos constituyen la base de la información del estudio.

La estructura de la investigación cuenta con una contextualización de la problemática y planteamiento del problema, marcos de referencia (antecedentes, marco teórico y marco metodológico, y dos capítulos en los que se hace el análisis con el cual se va a responder a la pregunta de investigación. En términos generales el primer capítulo es una descripción histórica de la planeación en Colombia y el segundo capítulo es el análisis de los discursos establecidos al interior de los planes, con lo que se extrae la representación institucional del mar.

Para realizar este análisis se ha propuesto emplear un diseño metodológico mixto (mayoritariamente cualitativo), que emplea como herramienta de recolección de información la revisión documental, no sola de los planes de desarrollo sino de otros documentos tanto institucionales como académicos. Este busca establecer, a través del análisis de discurso relaciones y/o agrupaciones entre categorías para encontrar las áreas, actividades y/o sectores bajo los cuales se está representando el mar.

Finalmente se establecen las consecuencias y recomendaciones del estudio, donde se evidencia representaciones, en su mayor parte, económicas, pero también sociales y ambientales del espacio que no incorporan las voces de todos los actores marítimos, así como falencias en el proceso de planeación para que esto se dé.

1. CONTEXTUALIZACIÓN Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Colombia es un país con una posición geográfica estratégica en el hemisferio americano debido a varias razones. Primero es un punto de conexión para países del norte y el sur del continente; en segundo lugar, su localización se encuentra en la zona ecuatorial, lo que determina la existencia de una gran cantidad de climas y ecosistemas, y finalmente tiene salida al mar caribe (océano Atlántico) por el norte de su territorio y al océano Pacífico por el occidente. Esta última característica asociada con su posición marítima lo hace ser un territorio privilegiado que requiere atención.

Las costas colombianas toman el nombre de la región a la que pertenecen. En Colombia se identifican seis regiones naturales: Caribe, Andina, Pacífica, Orinoquía, Amazonía y la región insular tal como se muestra en el mapa N°1.

La Región Caribe, ubicada al norte del país y en el extremo superior de América Latina, limita en tres de sus puntos cardinales: norte, oriente y occidente, con el mar Caribe; característica que lo asocia como territorio biológicamente costero. Como lo menciona el observatorio del Caribe colombiano, este es el eje estructurante de la región, ya que la costa cuenta con “una extensión de 132.270,5 km² que equivalen al 11,6% del territorio nacional”; al oriente también limita con Venezuela y al sur con la región Andina (OCC, s.f).

El territorio Caribe está conformado por ocho departamentos que integran un total de 197 municipios, siete de ellos se encuentran dentro de la caracterización territorial continental básica (es decir simplemente Caribe): La Guajira, Cesar, Magdalena, Sucre, Bolívar, Atlántico y Córdoba; y el otro restante se inscribe bajo el concepto de Caribe Insular Colombiano o Región Insular: Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. De estos departamentos, todos menos César y San Andrés, Providencia y Santa catalina, se tienen en cuenta como objetos de análisis de esta investigación, esto, en el caso de César, porque el departamento no limita con el mar y en ese sentido no tiene una relación directa con el mismo y en el caso de San Andrés, se debe a que su dinámica es

completamente distinta al resto de los departamentos estudiados, San Andrés es un departamento meramente costero y sus relaciones se establecen, en ese sentido, bajo otras lógicas.

MAPA N°1. REGIONES NATURALES DE COLOMBIA



Fuente: Wikimedia ,2014. Basado en ICAG, 2012.

Adicionalmente se agrega el departamento de Antioquia, que pertenece en mayor proporción a la región andina pero que igualmente se encuentra, geográficamente

hablando, dentro de la Región Caribe limitando con el mar y dentro del Pacífico, en menor proporción.

Y la región del Pacífico, la cual se ubica en la franja oeste del país (donde limita con el Océano Pacífico), al norte con Panamá, al noreste o nororiente con la región Caribe, al este con la cordillera occidental que la separa de la región andina y al sur con Ecuador. Está conformada por cuatro departamentos: Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño; el primero de ellos se encuentra en una posición especial, pues tiene salida tanto al mar Caribe (en el Golfo de Urabá) como al Pacífico y es el único en Colombia que tiene esta posibilidad. Este territorio alberga 179 municipios y en correspondencia, esta zona colombiana también alberga una parte insular que alude a la isla de Gorgona, en el margen continental; la isla Malpelo, en el sector oceánico; y sus cayos (UAN, s.f)¹.

Sin embargo, y aunque el país reconocía estas características, ambas regiones, y particularmente su espacio marítimo, enfrentaron dificultades adentro del contexto de construcción de nación del S.XIX: estuvieron relegadas en el plano económico, político y estatal a lugares de comercio clandestino y movilidad con poca infraestructura tal como lo menciona María Catalina García (2009) al citar un documento de Nara Fuentes en el cual se retoman ideas de Braudel para aseverar que el mar es un sujeto histórico del cual no pareciera conservarse la memoria, y plantea por esto un amplio estudio con relación al Caribe, proponiendo una analogía con el mediterráneo a fin de demostrar su importancia mundial. Su trabajo, dice García, es importante, en la medida en que se percibe el mar como un escenario entre rutas y caminos, de estaciones y puertos (como medio de comunicación), pero plantea que la relación de los colombianos con el mar ha sido irregular, y en algunos casos, como en la época de la República, ha sido un obstáculo para la creación de Nación y desarrollo de los Estados. En este período, dice Fuentes, “la

¹ Hasta aquí cabe aclarar que, si bien dichas regiones poseen características muy diversas, tal diferenciación no debe entenderse de manera tajante en lo que respecta al espacio marítimo pues tal y como lo menciona Martha Herrera (2004) en su momento fueron muy fuertes las relaciones mercantiles y sociales entre ambas costas (la Caribe y la Pacífica) gracias a que Panamá fue siempre un territorio integrador.

montaña se relaciona con la civilización, mientras los valles y costas fueron sinónimo de barbarie” (Fuentes en García, 2004; 35).

Tales asociaciones entre los territorios y sus significados en el siglo XIX, se explica, al menos en parte, por el gobierno político establecido, que respondía a un patrón de hombres del interior cuyo *habitus* estaba marcado por una historia terrateniente y hacendada la cual iba de la mano con intereses meramente económicos, de estatus y poder. Mientras que “las fronteras terrestres han tenido un proceso “inmejorable” de delimitación, acuerdos y tratados, lo concerniente al mar, y al inicio del proceso de fijación del alcance de las fronteras marítimas solo fue tenido en cuenta hasta los convenios de índole internacional”² (García, 2009: 100) que se dieron a lo largo del siglo venidero.

En el Siglo XX cambian estas dinámicas debido a la fuerte oleada del fenómeno de la planeación internacional, la cual coloca a los procesos de planeación como una herramienta necesaria para garantizar el desarrollo de los países, así como una perduración de ciertas condiciones políticas, económicas, sociales y ambientales. Un llamado que al que responderá Colombia, lentamente, a través de distintas herramientas, como creación de leyes y normas que regularan una organización institucional, la creación de comités y/o grupos de trabajo que atendieran la planeación del país y la construcción de programas y planes de planeación, que en su momento estaban dirigidos a la planeación del país y que se fueron especializando conforme la división territorial del país.

Sin embargo, este proceso no solo estuvo permeado por efectos del tiempo, sino también por visiones y perspectivas políticas que partían del discurso de desarrollos vigente en el momento, así como de las experiencias internacionales según las cuales ese discurso era aplicado en el territorio, tal y como sigue pasando hoy en día con infinidad de temas territoriales y ambientales.

El cambio de visiones y los contextos particulares generaron que estas dos regiones, y particularmente los departamentos costeros tuvieran altos y bajos en lo que

² Como la Conferencia de las Naciones Unidas para el Derecho al Mar, realizado a finales de siglo XX. (García, 2009: 100)

respecta a la planeación de su espacio marítimo, ya que con el cambio de visiones y, particularmente de discursos, cambiaron las formas de entender este espacio y las formas de planeación que éste debía seguir.

Lo que generó incertidumbre institucional, lo que generó ambigüedades a la hora de la comprensión del espacio, estas ambigüedades iban en su momento, o incluso hoy en día³van, desde preguntarse cuál o cómo debía ser la manera más expedita para planear un espacio que en complejo y está en movimiento hasta inquietudes más precisas, de estructura y forma sobre las herramientas con las cuales se planea estos espacios, que son los planes de desarrollo.

Espectro que condujo a la creación de redes económicas y en algunos casos de comunicación, que guiaron el papel del mar en el país y excluyeron, consecuentemente, a otras dimensiones que este puede contemplar, como la social y la ambiental; pero que en su momento promovían entenderlo como un ente fundamental para un óptimo desarrollo, este desarrollo lleva el apellido económico. Sin embargo, tal visión desapareció progresivamente y se reformuló debido a las distintas transformaciones tecnológicas y científicas que trajo consigo la idea de progreso a nivel mundial, conduciendo a este espacio, al menos en Colombia, a un estado de relegó e indiferencia:

“El país y las regiones parecen darle cada vez menos importancia al mar y específicamente al territorio marino costero. La responsabilidad institucional a nivel nacional sobre el sector se ha ido diluyendo hasta el punto que el Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura INPA fue liquidado, deambulando las competencias para administrar los recursos pesqueros del país, así como la investigación y ordenación de la pesca y la acuicultura entre el Instituto Colombiano Agropecuario ICA e INCODER por las dificultades en la aplicación de la legislación. En el plano departamental ha ocurrido lo mismo a nivel de las dependencias seccionales encargadas de actuar en este frente. Las competencias se

³ Como en su momento, en la actualidad hacen falta entidades institucionales e incluso académicas especializadas en temas marítimos, lo que se hace evidente en la ausencia de soberanía marítima en Colombia. Y más aún la integración de las mismas, pues las pocas entidades con las que contamos están aisladas y atacan cada una un punto de lo que representa el mar, más actúan en función del espacio integrado.

encuentran en la Secretaría Departamental de Desarrollo Económico”. (Gobernación de La Guajira, 2016: 388).

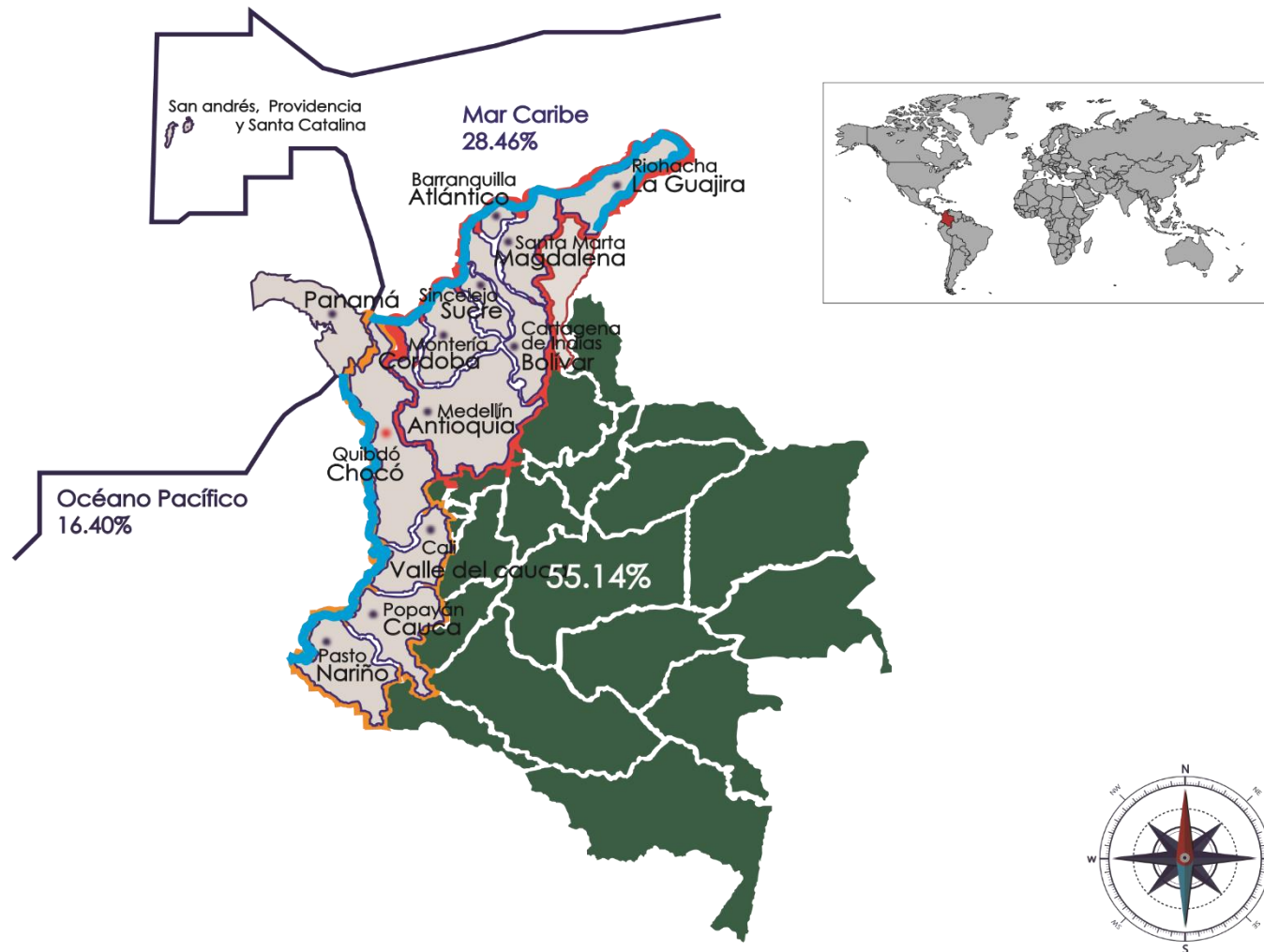
En los departamentos costeros estos fenómenos se expresan de forma directa ya que son los territorios que directamente “viven el mar”. De acuerdo con el Artículo 298 de la actual Constitución Política de Colombia, un departamento, es una entidad territorial que goza de autonomía para la administración de los asuntos seccionales y la planificación y promoción del desarrollo económico y social dentro de su territorio en los términos establecidos por la Constitución y las leyes⁴. De manera que son estos los que estarían en la competencia de planificar el territorio que conocen, y del cual hace parte el espacio marítimo.

De ahí que este estudio busque, precisamente, analizar la forma de representación del espacio marítimo dentro del discurso institucional consignado en los planes departamentales de las costas colombianas vigentes (planes de desarrollo departamentales 2016 - 2019).

Como muestra en el Mapa N°2. Se revisaron once planes de desarrollo para la realización de este trabajo. Siete en la costa Caribe, dos de la Guajira (ya que modificó su plan en 2017) y los demás planes vigentes de los departamentos descritos al inicio del documento: Magdalena, Sucre, Bolívar, Atlántico, Córdoba y Antioquia); y tres en la región del pacífico: Valle del Cauca, Cauca y Nariño. El departamento del Chocó no pudo ser analizado debido a que no se pudo acceder al documento. Esto último si bien no es el problema en cuestión, demuestra desigualdad en el acceso a la información y falencias organizativas de la gobernación y otras entidades institucionales.

⁴ Definición también adoptada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Mapa N° 2. Límites marítimos y departamentales de Colombia.



Fuente: Elaboración propia. Construido con la ayuda de Liliana Giraldo y Basado en Mapa límites marítimos CCO.

1.1.JUSTIFICACIÓN

¿POR QUÉ EL MAR?

La preocupación de estudiar este problema surge debido al poco nivel de importancia otorgado desde el escenario institucional al espacio marítimo y que se hace más evidente, día a día, con todos los problemas políticos que ha acarreado tal abandono, lo que se evidencia en los conflictos marítimos que ha enfrentado el país por la disputa de fronteras marítimas claras (caso Venezuela y caso Nicaragua), y en las problemáticas territoriales y sociales de los lugares que tienen una relación directa con el mar.

La visión es institucional debido a que en Colombia este proceso depende del Estado, representado por sus instituciones, como el Departamento Nacional de Planeación (DNP). Si bien la planeación intenta (al menos en algunos casos) integrar a otros actores académicos y representantes de la sociedad civil en general, particularmente -a nivel nacional- los líderes pertenecientes a “el Consejo Nacional de Planeación, los Consejos Territoriales de Planeación, los gremios, los grupos étnicos, el Congreso de la República, la academia, los gobiernos territoriales (gobernadores, alcaldes y delegados de subregiones” (Urna de cristal, 2014) y a nivel regional, departamental y municipal teniendo en cuenta la administración, los representantes políticos, los líderes sociales y algunas veces a la población a través de consultas, encuentros subregionales y poblacionales, entre otras; al final, el proceso responde a un diseño y modelo del Estado que en últimas es el que orienta, aprueba, legaliza y ejecuta el plan de desarrollo gracias a las entidades concernientes (como ministerios y CONPES), como lo establece la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, que es la Ley 152 de 1994.

¿Y LA SOCIOLOGÍA?

Diversas disciplinas como la administración de empresas⁵, relaciones internacionales, comercio exterior, e incluso antropología, historia, geografía e ingeniería ambiental han visto el espacio marítimo como un objeto de estudio que requiere atención. En el caso de Colombia, tales estudios van desde el reconocimiento de problemáticas específicas como problemas de uso de suelos, reconocimiento de formas de vida de comunidades pesqueras, y erosión marino costera y problemas socio ambientales; hasta modelos de infraestructura portuaria para el país que permitan fortalecer el comercio externo.

Sin embargo, desde la sociología, y hasta la fecha no se registran trabajos que relacionen el mar con el proceso de planeación espacial y territorial de los lugares, ni que, busquen analizar las formas de representación que se les da a estos espacios a fin de entender qué implicaciones tiene eso para el país o que significa que un territorio marítimo niegue su maritimidad, o que no lo comprenda en su integridad. Es decir, estamos de espaldas al mar.

En ese sentido, esta investigación busca contribuir a minimizar ese vacío teórico existente sobre este tema a través de algunas consideraciones que aboguen por una propuesta de planeación integral los departamentos de Colombia, que logre ser realmente eficiente, incluyente y representativa.

⁵ Revisar investigaciones como las de Andrés Alberto Mariño (2006) y Maybe Lorena Caballero (2013)

1.2.Pregunta de investigación

¿Cómo se está representando el espacio marítimo dentro del discurso institucional actual consignado en los planes de desarrollo departamentales de las dos costas colombianas?

1.3.Objetivo general

Analizar la forma de representación del espacio marítimo dentro del discurso institucional actual consignado en los planes de desarrollo departamentales de las costas colombianas (Planes de desarrollo 2016-2019)

1.4.Objetivos específicos

1. Describir el proceso de planeación departamental (como política y proyecto de gobierno) que han tenido las dos costas colombianas desde mediados del Siglo XIX hasta la actualidad.
2. Identificar las características que se le otorgan al espacio marítimo dentro de los discursos institucionales establecidos en los planes de desarrollo de los departamentos costeros del país.

2. MARCOS DE REFERENCIA

2.1. Estado del arte.

En el documento: “El difícil trasegar de la planificación en Colombia” Jaime Alberto Rendón (2001) plantea las ineficiencias que presenta el sistema nacional de planeación – en materia de inconvenientes jurídicos, técnicos y financieros- y la necesidad de ampliar el proceso de descentralización en Colombia para lograr integrar diferentes factores, intereses y actores, pues según Rendón cada vez más se hace notoria la decadencia del sistema de planeación nacional debido a condiciones políticas (como la corrupción, la crisis de representatividad del estado y la ineficiencia de la administración pública) e históricas (como el conflicto armado), que han afianzado una idea de centralización en la planeación del país y han dejado de lado representaciones y aportes importantes locales, principalmente -aunque no únicamente- de los municipios.

En ese sentido, el autor nos da bases analíticas, a partir de la revisión documental que hace en su estudio, que establecen una comprensión diferente de cómo se debe entender el territorio, es decir con sus dicotomías y especificidades; tal como lo consigna Francisco Avella en la introducción del volumen de Memorias del II encuentro de Investigaciones sobre el Caribe colombiano, llamado: “Geografías del Caribe Colombiano: Estado del Arte”, en donde se menciona dos tipos de geografías: La visión nacional y la regional. Esta segunda se relaciona con la idea de Rendón (2001) y con el marco de la investigación pues alude a tener en cuenta aquello que “nos divide por debajo de lo que nos une” (Avella, 2006: 157), es decir aquello que es específico de los lugares y que se ve de manera muy marcada en la confrontación de características de la Región Caribe con la Región Pacífica.

Frente a estas dos, la caracterización técnica va de la mano de instituciones como los ministerios, las entidades que producen la información geográfica, que demuestran la ausencia de la visión regional en la planeación colombiana, y que denuncia Avella (2006: 133) no son basados en la disciplina, “a excepción del Instituto Geográfico y Catastral Agustín Codazzi, sino que son centros con funciones nacionales de carácter público como el CIOH (Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrológicas), la CCO (Comisión

Colombiana del Océano), IDEAM (o de carácter privado como el INVEMAR (Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras), que producen información a nivel nacional (geografía con visión nacional)”.

Sin embargo, el hecho de que estos institutos no estén respondiendo a una mirada más simplificada y de carácter local, no repercute en la caracterización que se hace sobre los lugares en cuanto a extensión, límites, fronteras, accidentes geográficos, entre otros.

Pero más allá de esas especificidades que se retoman en investigaciones que establecen a estos lugares como delimitación espacial de sus estudios, estos documentos brindan un análisis más profundo que evidencia diferentes tipos de acciones, como relaciones sociales, problemáticas ambientales, falencias políticas, entre muchas otras; uno de esos análisis -realizado por Luz Mary Escobar (2005)- exhibe como la región Pacífica, y particularmente el litoral Pacífico es una región con potencialidades que no han sido explotadas por diferentes motivos, entre los que recalca los diferentes intereses económicos, políticos y sociales que se encuentran dentro del territorio, la ausencia de conexión entre fuerzas locales e intereses estatales y enfatiza en el abandono del gobierno que se evidencia en la brecha de privilegios que separa a los departamentos a nivel nacional, y que emerge de diferentes causas históricas, geográficas, sociales, políticas y económicas, entre otras: las áreas inaccesibles, desarticuladas y conflictivas representan un obstáculo para la integración y desarrollo nacional (Serje, 2012: 102).

Tales privilegios no solo los consigna el Gobierno Nacional, sino también la academia; pues también denuncia que el interés investigativo se vuelca con mayor proporción al Caribe que a cualquier otra zona, y que el conocimiento también se centraliza pues la mayoría de personas que investigan sobre estos temas son personas que no viven en esos territorios, como ocurre en esta tesis.

Dichos estudios están asociados con disciplinas como antropología, historia y geografía o con carreras administrativas como relaciones exteriores, administración de empresa y/o comercio internacional, esto precisamente debido a la concepción economicista del espacio.

Como se puede ver en la investigación de esta Maybe Lorena Caballero, precisamente, un Administradora de empresas, Una infraestructura portuaria eficiente y competitiva en Colombia. Diagnóstico y perspectivas (2013), en donde alude al escenario de ineficiencias que presentan los puertos del país, como la congestión y limitación de entrada de buques, la inseguridad portuaria, la pérdida y daños en las mercancías, y la infraestructura, entre otros. Lo que refleja que la estructura de los puertos no está respondiendo a los compromisos y necesidades económicas actuales, pero que también evidencia un eje transversal que a lo largo de los antecedentes se ve de manera redundante, y que se va a seguir retomando en este análisis: la ineficiencia del Estado en los procesos de planeación, en la medida en la que se promueve la visión oficial institucional y se deja de lado otras opiniones importantes, los períodos presidenciales son cortos y no hay conexiones entre mandatos, y la ausencia de estrategias que busquen solucionar los problemas a largo plazo.

Siguiendo con lo que dice la autora, hace falta un tipo de planeación con visión futurista internacional, mejoras institucionales (concesiones portuarias y viales), modernización de los espacios y mecanismos portuarios y actividades de dragado, etc.; que respondan a modelos aplicados a nivel internacional que hayan sido efectivos.

Por su parte, Andrés Alberto Mariño, publica un texto en el año 2006 llamado El mar: una opción de competitividad olvidada, en donde plantea que en el actual orden mundial se habla de la inserción de economías nacionales en el mercado mundial como una condición necesaria para el desarrollo del país en general, y que en el caso de Colombia, se ha dejado de lado una de las principales ventajas para posibilitar el desarrollo de tal competitividad por intentar reproducir los mismos modelos y patrones; es decir, que se olvidó de la ubicación territorial estratégica que tiene gracias al acceso que le da —o le debería dar— el mar caribe y el Océano Pacífico al mercado internacional.

En consecuencia, también serán encontradas investigaciones que aluden a ambos conceptos, el texto: El olvido del Mar en el sector de transporte marítimo colombiano (2014: 04), es uno de ellos. Su autora, María Isabel Palacios, enfatiza en las dos primeras páginas de su documento la importancia que tuvo y sigue teniendo el mar como fuente de

recursos para el ser humano, pero que en la actualidad se le ha dado la espalda, “lo cual se ve reflejado a través del olvido en términos de inversión pública en infraestructura para el sector marítimo colombiano, a pesar de que este sector tenga a su cargo más del 90% del comercio internacional del país”.

Su análisis evidencia como se invierte en mayor proporción en otros sectores, como el fluvial y el ferroviario; de tal manera que se reduce el presupuesto para el sector marítimo, limitando así su competitividad a nivel internacional.

Frente a estos antecedentes será preciso retomar en el desarrollo de la investigación las tendencias que hay a aplicar fórmulas, que son generalizadas y que, vienen dadas por un marco internacional a fin de aumentar la competitividad de las naciones y en ese sentido, que no responden a las especificidades de los lugares, de tal forma que en el momento en el que se van a aplicar para solucionar un problema, no se soluciona y en vez de eso se generan muchos más.

Pese a esto, también deben reconocerse otras visiones académicas que buscan aportar a un campo que está siendo olvidado o que está perdiendo el papel protagónico que alguna vez tuvo. Tales visiones buscan reforzar la idea de que el espacio marítimo y significan más que un recurso productivo. La antropóloga y Magister en historia María Catalina García (2009) deja ver dentro del abanico de comprensiones distintas, un planteamiento político desde el proceso de territorialización del espacio marítimo en Colombia que generó la construcción de la nación en el Siglo XIX, es decir que la investigación es un esfuerzo por analizar el espacio social y geográfico de la Costa Caribe haciendo énfasis en cómo su condición marítima influyó en la integración del proyecto nacional decimonónico y cómo los gobernantes activos en el espacio incidieron en su desintegración al territorio.

Estas otras visiones sobre el espacio marítimo serán recogidas a lo largo del documento a fin de mostrar las muchas y muy diversas formas que puede tomar este espacio en las representaciones institucionales y que, debería tener en los espacios académicos.

2.2. Marco teórico

A continuación, se presenta el aparataje teórico con el cual va a ser analizado el fenómeno en cuestión:

2.2.1. Espacio marítimo

Hablar de espacio, sugiere referirse en primera instancia a la disciplina de la geografía como ciencia que ha sufrido distintas transformaciones y procesos en donde el espacio ha jugado un papel fundamental. Según Schatzki (1991) existen dos formas según las cuales se ha comprendido el espacio: Una de tipo objetivo, y una de tipo subjetivo a la que él llama “espacio social”. El espacio objetivo tiene dos clases: El absoluto y el relacional.

En su versión absoluta –dice Schatzki-, el espacio tiene existencia propia e independiente, es homogéneo y es el medio isotrópico en el que existen o se localizan los objetos, incluidos los cuerpos humanos y los objetos contruidos. En su versión relacional-argumenta-, el espacio es un sistema de relaciones entre objetos, y su existencia depende necesariamente de la de los objetos. La idea del espacio objetivo se aplica, sobre todo, al espacio físico; pero en tanto que la realidad social contiene toda clase de objetos o cuerpos, seres humanos, herramientas y edificios, entre otros, esta realidad tiene características de espacio objetivo, que se pueden analizar como distribuciones, localizaciones relativas e interacciones, las cuales constituyen la espacialidad (Schatzsi, 1991; citado por Delgado, 2003: 18)

La visión relacional también es apoyada -según su propia definición- por Milton Santos (1996), quien afirma que el espacio debe entenderse como un conjunto indisociable, solidario y también contradictorio de un sistema de objetos y un sistema de acciones.

Por su parte, el espacio social lo define como “una realidad relacional concreta surgida de las relaciones sociales que se dan más allá de las puras relaciones entre individuos” (Schatzki, 1991), es decir, que el espacio social solo existe en la medida en que se reconoce la existencia humana y consecuentemente las interacciones sociales.

Algo similar dirá Henri Lefebvre al establecer su teoría del espacio (1991) en *The Production of the Space*, en donde “propone entender el espacio a partir de la conformación dialéctica entre lo percibido, lo concebido y lo vivido, cuya resultante es la comprensión del proceso de producción del espacio mismo” (Cuervo & Herrán, 2013: 235). Esta conformación la explica a través de tres términos explicativos (Baringo, 2013: 124):

1. *Prácticas sociales (espacio percibido)*

Abarca las relaciones sociales de producción y reproducción del espacio (la división del trabajo, la interacción entre gente de diferentes grupos de edad y género, la procreación biológica de la familia) e Incluye la producción material de las necesidades de la vida cotidiana (casas, ciudades, carreteras) y el conocimiento acumulado por el que las sociedades transforman su ambiente construido (Dimendberg, 1998: 20 en Baringo, 2013). Para Lefebvre este es el principal secreto del espacio de cada sociedad, pues está relacionado con la relación que la gente tiene de él con su uso cotidiano.

2. *Representación del espacio (espacio concebido)*

Ligado con las relaciones de producción de una sociedad y con el orden en que estas relaciones de imponen. Es el espacio conceptualizado por los científicos, especialistas y planificadores y representado de manera abstracta en mapas, planos técnicos, discursos, memorias, entre otros; y es precisamente en esos escenarios mentales donde aparecen diferentes conceptos como poder e ideología.

3. *Espacio de representación (espacio vivido)*

Es el espacio experimentado directamente por sus habitantes y usuarios a través de una compleja amalgama de símbolos e imágenes, y en ese sentido supera al espacio físico, ya que la gente hace un uso simbólico de los objetos que lo componen. Este es también el espacio del “deber ser” o el espacio evasivo ya que la imaginación humana busca cambiarlo y apropiárselo.

Según la descripción anterior se establece que el espacio, en este caso el mar, es un producto social que depende de las relaciones de producción establecidas en un momento dado y que desde lo que se busca revisar en cuestión, que obedece a una visión institucional, merece retomar las dos últimas formas de concebir el espacio desde Lefebvre.

Sin embargo, conforme ese espacio -en este caso marítimo-, comienza a estimular o experimentar algunas formas de uso y apropiación la forma en que se define el mar cambia y conduce a pensarlo también como un territorio.

“La palabra territorio se deriva de las raíces latinas *térra* y *torium*, que conjuntamente significan la tierra que pertenece a alguien (Lobato Correa, 1997). El territorio es, por tanto, un concepto relacional que insinúa un conjunto de vínculos de dominio, de poder, de pertenencia o de apropiación entre una porción o la totalidad espacio geográfico y un determinado sujeto individual o colectivo” (Montañez, 2001: 20).

En la medida en que cada actor, institucional, social, aborda con distintos objetivos e intenciones el mar, está ejerciendo una forma de territorialidad, que incluye la variable de identidad en el territorio y que siguiendo con Gustavo Montañez (2001: 22), se refiere al “el grado de dominio que tiene determinado sujeto individual o social en cierto territorio o espacio geográfico, así como el conjunto de prácticas y sus expresiones materiales y simbólicas, capaces de garantizar la apropiación y permanencia de un territorio dado bajo determinado agente individual o social”. es decir, se refiere a la apropiación de derecho, hecho y/o afectivamente; que puede tener un sujeto individual o social sobre un lugar o zona geográfica específica (Montañez y Delgado, 1998 en Hernández, 2015: 64).

En el ámbito marítimo, podemos llamar a esta territorialidad “*maritimidad*” entendida como las múltiples formas que tiene el individuo o grupo social de apropiarse, tanto del mar, como del entorno de su propiedad, donde surgen una serie de relaciones (económica, institucional, simbólica, entre otras) que se construyen desde lo histórico pero que van cambiando y evolucionando (Ardañez, 2014: 28 en De León, 2016: 17).

En este caso la relación que se estudia es la institucional, haciendo referencia al contexto de la planeación regional y departamental. Para entender cómo se aborda la planeación desde la perspectiva de esta tesis, se parte del concepto general de ordenamiento espacial y territorial, pues este nos permite tener una visión amplia del proceso de planeación, no solo como herramienta política, sino como producto de las lógicas sociales propias.

2.2.2. Ordenamiento espacial

Dentro de los intereses estatales presente en Colombia se encuentra el de establecer cierto tipo de ordenamiento espacial que logre organizar los lugares teniendo en cuenta unos intereses políticos, económicos y la gestión sobre la población que habita el territorio. Ese proceso “se ha trabajado con el concepto de ordenamiento espacial o Landscape propuesto por Duncan y que se define como un *culturally produced model of how the environment should look* (Duncan s.f en Herrera, 2014: 13). Esa organización de los espacios se hace a partir de procesos de planeación que pueden realizarse de dos formas distintas: Un proceso de planeación “desde arriba”, que sería la planeación institucional, la legalmente aprobada y en últimas la aplicada dentro de los espacios y territorios a partir de diferentes políticas, planes, guías, entre otros:

“(…) estos mecanismos, que son concebidas e instrumentados “desde arriba” son diseñados por técnicos y burócratas en oficinas ministeriales, en base planteos teóricos e información secundaria, pero sin un involucramiento real con las problemáticas propias del terreno en el cual han de ser ejecutadas” (Díez, Gutiérrez y Pazzi; 2013: 201).

Y un proceso de planeación desde abajo, que es el proceso que se hace partiendo de la o las comunidades implicadas, haciéndolas partícipes de este proceso a través del reconocimiento de las problemáticas y el contexto específico de los lugares. Esta planeación reconoce formas alternativas e informales, que algunas veces son mal llamadas ilegales o anti estatales. Entre las que se encuentran casos como: Los asentamientos y

planeación palafíticos⁶ y los “calces”, asentamientos que se dan por el relleno de una superficie pequeña que genera ampliación de suelo y consecuentemente la entrada de pescadores que construyen familias (Leiva, 2016)

Este documento reconoce la importancia de esas formas de planeación desde abajo, sin embargo, se centra en la planeación desde arriba “institucional”, entre otras cosas, para determinar el papel que cumplen los ordenamientos desde abajo en la planeación dominante.

1. Desarrollo

Las formas de planeación anteriormente mencionadas (desde arriba y desde abajo) se establecen como formas palpables y acciones de los discursos de desarrollo, es decir, en forma de documentos que consignan una visión de la meta hacia dónde se quiere llegar (ser competitivo, económicamente estable, un país integral, dar prioridad a cierto sector o área sobre otro).

En el caso de Colombia, la historia da cuenta del seguimiento al desarrollo económico, que ha establecido una ruta según la cual, los planes, proyectos, obras o de por sí cualquier tipo de actividad se realice con miras a establecer una ganancia, ya sea en términos de productividad, competitividad, y/o ampliación de oportunidades y de cobertura empresariales a nivel sectorial, nacional e internacional. En este caso, el espacio marítimo no es una excepción -cosa que ya se mostró en los diferentes antecedentes revisados-, el mar está concebido como un espacio capaz de ser un dinamizador de la economía colombiana.

Tal concepción no es exclusiva o particular de este siglo, sino que por el contrario responde a un proceso histórico que ha modificado progresivamente la concepción que cumple el espacio marítimo en el país, cosa que muestra la antropóloga María Catalina

⁶ Según Francisco Mustieles (2000: 209) se define como un sistema especial de ordenamiento territorial, es decir "un modo de organización y forma de asentamiento de comunidades o individuos habitando sobre cuerpos de Agua". y que tiene una relación simbiótica de sostenimiento con los recursos naturales de los entornos acuáticos que los soportan (Rodríguez, 2014).

García en su tesis de maestría (2009), en donde analizó el espacio social y geográfico de la Costa Caribe haciendo énfasis en cómo su condición marítima influyó en la integración del proyecto nacional decimonónico, es decir, enuncia la influencia del proceso de territorialización del espacio marítimo en la construcción de la nación en el Siglo XIX y menciona cómo los gobernantes activos en el espacio incidieron en su posterior desintegración al territorio.

Según lo anterior, García está evidenciando una perspectiva (en este caso política) que fue privilegiada sobre las otras y que contribuyó a darle la espalda al mar. Como esta existen otras perspectivas que se han privilegiado sobre las de comunidades y personas que viven el mar cada día.

A continuación, se hará mención brevemente de algunas de ellas:

1. Armada Nacional

“La Armada Nacional tiene como función constitucional contribuir a la defensa de la Nación mediante la aplicación del Poder Naval. El empleo eficaz de dicho poder deberá llevar a consolidar y garantizar la seguridad territorial⁷, de los ciudadanos y del Estado dentro de su jurisdicción” (Armada Nacional, s.f), así como la protección ambiental y el desarrollo del poder marítimo.

EL poder marítimo, según el Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra (2017) se entiende de la formula conceptual (Figura N° 1).

El poder marítimo es producto de dos grandes elementos: Los intereses marítimos, que son la esencia de la formula y el Poder Naval, que los presenta y asegura para beneficio del Estado.

⁷ Al hablar de seguridad territorial se hace referencia a la seguridad de los océanos, mares, ríos, jurisdicción terrestre y áreas de operaciones especiales; y está asociado con tener registro del transporte marítimo de embarcaciones autorizadas; y atacar el narcotráfico naval y la incautación de mercancías en la aduana, entre otras.

FIGURA N°1. Poder Marítimo



Fuente: Escuela Superior de Guerra, 2017

Los intereses marítimos son bienes y atributos del mar que un Estado considera útil y conveniente aprovechar y proteger, son determinados por las autoridades convenientes para *usufructuar* las ventajas y los recursos que le brindan los océanos, las aguas jurisdiccionales, el lecho, y el subsuelo de estas aguas (FF.MM, 1998: 98 en Escuela Superior de Guerra, 2017: 21).

Por su parte el Poder Naval, representa el elemento de acción que protege y preserva los intereses marítimos. Está constituido por la Fuerza y Posición multiplicados por “Voluntad estratégica”. La fuerza está compuesta por la marina de guerra de un Estado (Buques de superficie y auxiliares, submarinos, aviación naval, entre otros) y la posición se entiende como un lugar geográfico y estratégico, cuya localización resulta importante debido a que se establece en orden a los objetivos a lograr en el área de operaciones (punto tanto de defensa y protección como de apoyo logístico).

Según lo anterior, esta institución entiende el mar asociado con relaciones de poder a fin de generar no solo soberanía marítima, sino para tener control sobre el espacio marítimo de forma militar, política y económica (como adquisición) principalmente. Sin embargo, se reconoce que existen diferentes tintes en la comprensión que albergan otro tipo de

dinámicas de carácter social, cultural y científico que contribuyen –en menor medida- al desarrollo socioeconómico del espacio.

2. Parques Nacionales Naturales de Colombia (PNN)

La Unidad Administrativa Especial Parques Nacionales de Colombia está orientada a administrar y manejar las áreas protegidas del Sistema de Parques Nacionales Naturales (SPNN) y coordinar el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP). Para el efecto, atiende al logro de los objetivos definidos por el Gobierno Nacional, los cuales están contenidos en el Plan de Acción Institucional 2011-2019, respondiendo a los indicadores y metas registrados en el Sistema de Seguimiento a metas del Gobierno-SISMEG cuya administración se encuentra a cargo del Departamento Nacional de Planeación.

Dentro de esas áreas protegidas se tienen concebidos algunos espacios marino costeros que se analizan a través de los planes de acción y/o de manejo donde se consigna una visión de conservación de los espacios integrada a la idea de naturaleza como recurso dejando por fuera lo social:

“Al 2023 el Plan de manejo del AMP-ARSB⁸, será reconocido como una herramienta de gestión para el desarrollo sostenible, que implementa medidas para la protección de los Objetivos de Conservación del área, la prestación de los servicios ecosistémicos, y la generación de beneficios económicos a nivel local y regional,]

3. Comisión Colombiana del Océano:

Durante el gobierno de Andrés Pastrana Arango, mediante el decreto 347 de 2000, se reestructuro La Comisión Colombiana Oceanográfica tomando el nombre de Comisión Colombiana del Océano (CCO). La cual se define como una organización intersectorial de asesoría, consulta, planificación y coordinación del Gobierno Nacional en materia de

⁸ Plan de manejo del el Área Marina Protegida Archipiélagos del Rosario y San Bernardo (AMP-ARSB),

Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros y sus diferentes temas conexos, estratégicos, científicos, tecnológicos, económicos y ambientales relacionados con el desarrollo sostenible de los mares colombianos y sus recursos. Definición que de entrada no contempla el espectro social del espacio marítimo.

Bajo esta reestructuración se le asignó la función de “Proponer al Gobierno Nacional una Política Nacional del Océano y los espacios Marino costeros, para su administración y desarrollo sostenible efectuando la coordinación interinstitucional e intersectorial necesaria. Lo que dio como resultado, -luego de casi doscientos años de vida republicana- en el 2007 La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC).

Esta política se convierte en el principal instrumento jurídico sobre lo marítimo en Colombia y consigna un discurso que busca posicionar al país como potencia media oceánica a través de lineamientos de cooperación e integración en asuntos marinos, desarrollo económico, aprovechamiento sostenible de los recursos, ordenamiento del territorio marino-costero, protección de la biodiversidad y la defensa de la soberanía; procurando siempre el bienestar de los colombianos (CCO, 2017: 13) Sin embargo, nuevamente no se contempla a la comunidad como un actor participante sino como un espectador.

Esta visión, y la misma organización de la comisión, configuran una percepción más académica que la anterior, pero evidentemente que sigue excluyendo lo social.

Estas reflexiones no son más que unos discursos, entendiendo el discurso como: “«un juego de significados insertos en las metáforas, representaciones, imágenes, narraciones y declaraciones que fomentan una versión particular de «la verdad» acerca de objetos, personas, eventos y las relaciones entre ellos» (Long, 2007: 112), que consignan formas de representar el espacio marítimo a nivel nacional. Jodelet (1984) indica que el campo de representación designa al saber de sentido común, cuyos contenidos hacen manifiesta la operación de ciertos

procesos generativos y funcionales con carácter social. Por lo tanto, se hace alusión a una forma de pensamiento social:

(las representaciones sociales son) ... la manera en que nosotros sujetos sociales, aprehendemos los acontecimientos de la vida diaria, las características de nuestro medio ambiente, las informaciones que en él circulan, a las personas de nuestro entorno próximo o lejano. En pocas palabras el conocimiento “espontáneo”, ingenuo (...) que habitualmente se denomina conocimiento de sentido común o bien pensamiento natural por oposición al pensamiento científico. Este conocimiento se constituye a partir de nuestras experiencias, pero también de las informaciones, conocimientos y modelos de pensamiento que recibimos y transmitimos a través de la tradición, la educación y la comunicación social. De este modo, ese conocimiento es en muchos aspectos un conocimiento socialmente elaborado y compartido. Bajo sus múltiples aspectos intenta dominar esencialmente nuestro entorno, comprender y explicar los hechos e ideas que pueblan nuestro universo de vida o que surgen en él, actuar sobre y con otras personas, situarnos respecto a ellas, responder a las preguntas que nos plantea el mundo, saber lo que significan los descubrimientos de la ciencia y el devenir histórico para la conducta de nuestra vida, etc. (Jodelet, 1984:473 en Araya, 2002: 27).

Este pensamiento social, que para nuestro caso está construido desde unos actores específicos, se constituyó entonces, a través de una lógica dominante (modelo de desarrollo capitalista) que es la que está condicionando y fabricando las comprensiones del espacio marítimo actualmente, lo que se evidencia en los planes de desarrollo departamentales estudiados.

2.3. Marco metodológico

La presente investigación se inscribe bajo el paradigma crítico –social, en la medida en que el estudio busca generar una reflexión sobre las formas en que se está representando el mar desde el discurso institucional en Colombia, que no responden a las necesidades y características de todos los actores marítimos:

El paradigma crítico busca ser emancipador, ya que invita al sujeto a un proceso de reflexión y análisis sobre la sociedad en la que se encuentra implicado y la posibilidad de cambios que el mismo es capaz de generar. Según Freire (1989:157) esta ideología emancipadora, “se caracterizaría por desarrollar “*sujetos*” más que

meros “*objetos*”, posibilitando que los “*oprimidos*” puedan participar en la transformación socio histórica de su sociedad”.

El diseño de la misma será transeccional en la medida en que se busca analizar un fenómeno específico en un momento dado; y exploratorio, entendiendo que este tipo de estudios “se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan sólo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas” (Sampieri, Collado & Baptista, 2010. Pág. 79), en este caso la escogencia se justifica debido a que se retoma un escenario de estudio que dentro de la visión de planeación en relación con la disciplina de sociología ha sido poco estudiado.

En consecuencia, para cumplir con los objetivos propuestos y responder a la pregunta problema se decide hacer una metodología de tipo mixta (mayoritariamente cualitativa), no experimental y con muestreo intencional que utiliza como técnica de recolección de información la revisión documental. La recolección de la información parte, en un primer momento de los planes de desarrollo seleccionados, que son la herramienta central del estudio y el mecanismo con el cual se hizo la delimitación temporal, que obedece al periodo de vigencia de dichos planes, comprendido entre los años 2016 y 2019, y en un segundo momento articulando otros documentos de otras entidades (gubernamentales, académicas y/o privadas) que no hacen parte, necesariamente, del proceso de planeación en Colombia pero que proporcionan información relevante del fenómeno.

La información obtenida a partir de estos documentos requiere una reflexión que se realizó a través de un análisis de contenido entendido por Klaus Krippendorff (2000) como “una técnica de investigación que utiliza un conjunto de procedimientos para hacer inferencias reproducibles y válidas a partir de un texto” que dé cuenta de la óptica institucional según la cual se está comprendiendo el espacio marítimo actualmente. Dicho análisis se realiza

a partir de las categorías seleccionadas tanto territorial como espacialmente y se hace de forma cuantitativa y cualitativa a través de fichas metodológicas.

Cada uno de los planes cuenta con dos tipos de fichas, una ficha en la que se establecen los siguientes aspectos: nombre del plan, período de tiempo, actores que realizaron el plan, proceso de construcción, la misión, visión, objetivo general, indicadores claves, principios, ejes y/o enfoques, la enumeración de las categorías sobre espacio marítimo (cantidad de veces que se encontraba cada una de esas categorías en el plan) y observaciones adicionales.

IMAGEN N° 1. Ficha metodológica de aspectos generales de los planes de desarrollo departamentales costeros (2019 -2019)

Plan de Desarrollo 2016 – 2019 “Oportunidades para todas las subregiones”		
LINK:		Pág.
Período:	Ubicación:	
Actores:		
Objetivo/s:		
Proceso de construcción:		Indicadores clave:
Misión:		Visión:
Principios:	Enfoque/Ejes estratégicos:	Proyectos destacados:
# de palabras:	Costa:	Observaciones:
Océano:	Pesca/Pescador(es):	
Pacífico:	Puerto:	
Marítimo/marino:		

Fuente: Elaborado por Miguel Urra, 2018

Y otras en las que hace mención de todos los aspectos enunciados en el plan que tienen relación con las categorías asociadas al espacio marítimo, de esta manera:

IMAGEN N° 2. Ficha metodológica analítica de los planes de desarrollo departamentales costeros (2019 -2019)

Plan de Desarrollo 2016 – 2019 “Oportunidades para todas las subregiones”		
PARTES RELEVANTES DEL DOCUMENTO		
Ubicación en el documento	Cita textual:	Explicación ¿Qué es? ¿Por qué es importante?

Fuente: Elaboración propia, 2018.

A continuación, se especifica el procedimiento realizado:

i. ESTABLECIMIENTO DE CATEGORÍAS:

El primer paso del procedimiento fue la realización de fichas metodológicas que sirvieran como herramienta para extraer la información de los planes de desarrollo departamentales requerida por el estudio. Estos planes se analizaron en función de categorías sobre espacio marítimo (objeto de este trabajo) que estaban contempladas en el plan metodológico y que se establecieron para entender la forma en que se está representando el espacio marítimo colombiano, sin embargo, en el proceso de revisión se adicionaron categorías emergentes como bahía y muelle.

Las categorías territoriales también fueron emergentes de la revisión y se implementaron como categorías secundarias que permitieran comprender aspectos generales de los departamentos consignados en los planes. Estos aspectos manifiestan la forma de organización territorial que tienen actualmente los departamentos costeros del país.

CUADRO N° 1. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS

CATEGORÍAS TERRITORIALES	CATEGORÍAS DEL ESPACIO MARÍTIMO	
1. Aspectos geográficos • Costa • Ubicación capital 2. Foco de interés 3. Visión Centro/Periferia 4. Énfasis territorial 5. Tipo de planeación	Tipo 1. Formas de entender el espacio marítimo 1. Mar Caribe 2. Marino 3. Marítimo 4. Océano 5. Bahía 6. Costa	Tipo 2. Formas de uso y ocupación 1. Playa 2. Puerto 3. Muelle 4. Pesca /Pescador

Fuente: Elaboración propia, 2018.

ii. ANÁLISIS DE LAS CATEGORÍAS.

Habiendo revisado los planes de desarrollo y extraído la información se procedió a ordenar la información en dos matrices. La primera matriz contempla toda la información general de los planes establecidas en las primeras fichas de cada uno de los departamentos más las categorías territoriales, mientras que la segunda matriz busca consolidar textualmente el discurso empleado para cada una de las categorías sobre el espacio marítimo en los planes.

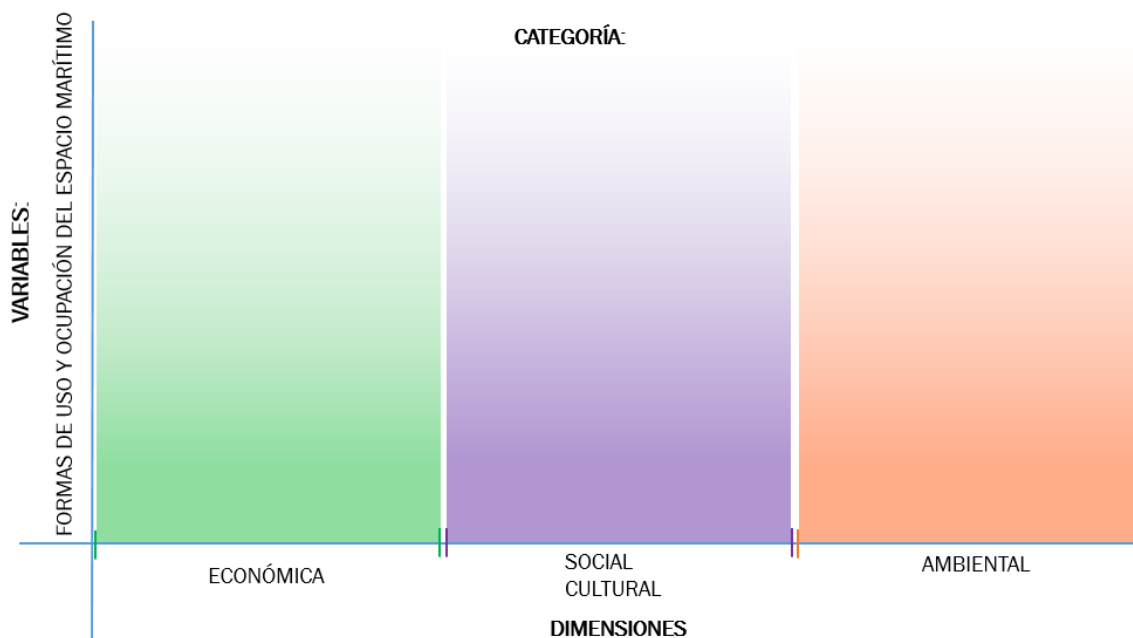
Las categorías espaciales se analizaron de forma cuantitativa y cualitativa. Frente a lo cuantitativo se contabilizó la cantidad de veces que aparecen las categorías a lo largo del documento, y en su sentido cualitativo la revisión se realizó a partir de los discursos establecidos en el documento sobre las categorías asociadas a las formas de uso y ocupación del espacio. Esto se explica porque estas las categorías que se expresan y figuran en los planes como acciones concretas, de manera que los discursos están asociados con las prácticas (pesca, turismo, deporte, transporte, entre otros).

Estos fragmentos discursivos se analizaron con base a un esquema gráfico, a fin de hacer asociaciones en la forma de concebir el mar. Estos esquemas se establecen con dos ejes:

El vertical hace referencia al tipo de variable que se está graficando (Formas de uso y ocupación del espacio marítimo), y el horizontal que contiene las dimensiones en las que se puede establecer el discurso institucional que contienen los planes de desarrollo. Véase Esquema Gráfico N°1

En total son Díez esquemas gráficos: Nueve en los que se analiza el discurso de las categorías playa, puerto, muelle y pesca; y uno último en la que se establece la representación general que se le da al espacio marítimo en todos los departamentos.

Esquema Gráfico N°1. Modelo para revisión de los discursos



Fuente: Elaboración propia, 2018

Por su parte, en esta parte del procedimiento las categorías territoriales no se analizan, sino que se consigna la información obtenida de los planes departamentales de desarrollo en la matriz general. (Para ver las matrices dirigirse a anexos del documento).

iii. CRUCE DE CATEGORÍAS

La última parte del procedimiento metodológico se encaminó a hacer analizar la agrupación de los discursos conforme a las categorías espaciales y mirar su relación con las categorías territoriales a fin de responder la pregunta del estudio. Este estudio de agrupación se hizo por medio de un análisis crítico del discurso, entendido como «un tipo de investigación analítica sobre el discurso que estudia primariamente el modo en que el abuso del poder social, el dominio y la desigualdad son practicados, reproducidos, y ocasionalmente combatidos, por los textos y el habla en el contexto social y político» (van Dijk, 1999: 23).

CAPÍTULO I: PLANEACIÓN EN COLOMBIA, EL RESULTADO DE UN PROCESO HISTÓRICO Y POLÍTICO

La planificación o planeamiento (también llamada planeación en algunos países latinoamericanos) es una acción que sólo se explica vinculada al concepto de plan. En efecto, en el diccionario de la Real Academia Española (RAE), se define planificación como la “acción y efecto de planificar”, y planificar, cómo “hacer un plan o proyecto de una acción” (BID, 2011: 12). El diseño de un plan busca alcanzar un objetivo particular establecido.

Matus (2008: 13) asocia la planificación “al cálculo situacional sistemático que relaciona el presente con el futuro y el conocimiento con la acción”, es decir, que planificar hace referencia a:

1. Un acto racional que depende de una situación y contexto específico.
2. La relación del presente con el futuro, según el cual la planeación se construye desde lo que está y lo que se tiene actualmente en busca de lo que se quiere llegar a tener (lo real con lo deseado)
3. Y un pensamiento que antecede a la acción.

Por su parte, Castells (1974) en un sentido mucho más social, define la planificación como “la intervención de lo político sobre las diferentes instancias de una formación social y/o sobre sus relaciones, con el fin de garantizar la reproducción ampliada del sistema”.

Ambas definiciones, si bien son muy diferentes pueden ser complementarias e invitan a pensar la planificación desde su lógica básica hasta atribuirle aspectos políticos, ideológicos y de poder.

En el caso particular de la planificación aplicada a lo territorial se habla de un proceso de gestión pública y de la planificación del desarrollo, es decir de establecer un proyecto institucional que se basa en el discurso de desarrollo imperante en el momento en cuestión.

Esta planeación puede establecerse en diferentes niveles y escalas. En el caso de Colombia, dada su delimitación territorial actual, la planeación debe hacerse, a nivel Nacional, Regional, Departamental, Municipal y Local.

Sin embargo esto no fue siempre así, la planeación actual es fruto de un proceso político e histórico; según Julián Rengifo (2012) el surgimiento de la planeación en Colombia “estuvo ligado al proyecto modernizador de las élites políticas del país en el período de entreguerras del siglo XX, proyecto enmarcado en lo que (Sunkel, 1993) denominó el Estado desarrollista, responsable de promover el desarrollo económico y la acumulación de capital, proveer bienes y servicios sociales a la población y asegurar los consensos políticos requeridos para su éxito (Velásquez, 1996)”. Es decir, que la planificación se entendía como un medio para tomar decisiones importantes para el país desde un orden político establecido por las elites imperantes del momento.

En ese sentido, el surgimiento de la planeación en Colombia se atribuye (Franco, 2012:47) y (Gandour nombrado por Rengifo, 2012:09) a la reforma constitucional de 1945 que consignó por primera vez el término de planeación al mencionar que se debía adoptar planes y programas para el fomento de la economía nacional. Sin embargo, tales consignas presentaron un proceso lento de acogimiento que estuvo guiado por diferentes dificultades, entre las que estaba la inestabilidad política debido al conflicto interno y en consecuencia problemas de financiación económica.

Esto generó un ambiente de retraso y un sinsabor político ya que el país no era lo que se esperaba, “en razón a las deficiencias en el ejercicio de planeación, el Gobierno Nacional contrató una misión internacional con el Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (BIRF)⁹ con el objetivo de diagnosticar las dificultades específicas y presentar recomendaciones puntuales para acelerar el desarrollo económico del país. Producto de la misión, dirigida por Lauchlin Currie, se presentó en 1950 el documento bases de un programa de fomento para Colombia. Las propuestas económicas estaban orientadas a

⁹ En los años de la posguerra Colombia sirvió de piloto para el estudio de los problemas del desarrollo económico. La primera visión internacional del Banco Mundial se envió al país en 1949.

acelerar el crecimiento urbano, reducir la población agrícola para alterar los bajos precios de sus productos, expedir una reforma agraria estructural y acelerar la industrialización” VARON (2009, p. 9 – 10).

Misión que estuvo a cargo del Comité de Desarrollo Económico creado por el presidente Laureano Gómez, quien también crea en 1951 la oficina de planificación de la presidencia de la república y presentan , tal y como se menciona en la credencial N° 109 del Banco de la República diferentes iniciativas de planificación “como la creación de los comités de Desarrollo sostenible, y la construcción de diversos planes: vial nacional, de construcción de oleoductos y, de comunicaciones ferrocarriles y puertos marítimos”.

En consecuencia, de las recomendaciones de la misión, también se crean entre 1953 y 1955, la Dirección Nacional de Planeación Económica y Fiscal y el Comité Nacional de Planeación, esta última en el marco del gobierno militar de Rojas Pinilla.

Una nueva faceta de la planeación se inicia hacia 1958 con la legislatura de Alberto Lleras Camargo, que marca el comienzo de la organización formal de los órganos o más precisamente las instituciones de planeación que han perdurado, con algunas modificaciones, hasta la actualidad, y han preparado los planes de desarrollo de los distintos gobiernos.

En este marco se reemplaza el comité diseñado por el BIRF con la creación de: el Consejo Nacional de Política Económica y Planeación (CONPE)¹⁰, al que se le asignaron labores de coordinación política entre los sectores económicos y la política económica global y el Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos (DAPST) que se convertirá, posteriormente en lo que conocemos hoy en día como Departamento Nacional de Planeación - DNP. A este departamento le correspondía brindar el apoyo técnico y económico requerido en el proceso de planeación.

¹⁰ Según el Decreto N° 627 de 1974, al COMPES le compete la participación en la formulación de la política económica y social en general, el estudio de aspectos referentes a los programas sectoriales, regionales y urbanos; además de injerencia en la política de endeudamiento externo y de inversión, entre otros.

En 1961 se crea tanto el Plan Decenal de Desarrollo que propone: el incremento en la inversión pública, la redistribución del ingreso y generación del empleo (es decir, un crecimiento más rápido de la producción en todos los sectores de la economía), en un contexto de “modernización y desarrollo” impuesto por las potencias estadounidenses y europeas. Así como el Plan Cuatrienal de Inversiones. Este último fue el primer plan oficial que se elaboró en el país después de la posguerra dando lugar a la planeación sistemática por parte de los sucesivos gobiernos” (ROJAS, 2010 en Rengifo, 2012: 11).

Tres años más tarde se designa al Departamento Nacional de Planeación como responsable de los presupuestos para la planeación, pero sin estrategias ambiciosas, cosa que cambia en 1968 con la presidencia de Carlos Lleras Restrepo, ya que se impulsó nuevamente la planeación a través del reforzamiento del CONPES, del DNP e inclusive del Consejo Nacional de Política Económica y Social a través de la reforma constitucional. En 1968 también se crea la Comisión del Plan encargada de debatir el Plan de desarrollo económico y social 1960-1970 o Plan Decenal, como lo mencionamos anteriormente. Sin embargo la lucha de intereses políticos impide su funcionamiento¹¹.

Desde 1963 hasta 1983 se establecieron distintos planes de gobierno que acobijaban cada uno una forma distinta de planear, en pro de que los planes respondieran al contexto del país y aún una visión política distinta (mejor que la anterior), por ejemplo con el Presidente Alfonso López Michelena se crea el Plan de Desarrollo Social, Económico y Regional, un nuevo plan, que busca romper con los anteriores planes empleados y estaba orientado a cerrar la brecha económica creada con el modelo anterior.(DNP, 1975)

Tales planes de desarrollo contemplan una visión política distinta pero una política económica continua:

“A pesar de lo que se pueda argüir, al contrario, en Colombia ha existido una relativa continuidad en los modelos de desarrollo y en el manejo de la política económica” (DNP. 1983 en DNP, 2009).

¹¹ De acuerdo con Augusto Cano (1978), “el año 1968 representa el momento más importante para la historia de la planeación colombiana en materia constitucional”.

A lo marítimo hasta este punto no se le ha prestado atención con detenimiento, pero en 1971, con el decreto 2349 se define y se diferencia que es costa, playa y terrenos de bajamar. Definiciones que aún permanecen vigentes y reiteradas en el decreto 2324 de 1984; y que apuntaban a una conceptualización básica para poder hacer planeación marítima.

Por estos años si bien no hay una planeación dirigida al espacio marítimo se comienza a trabajar (desde 1975 hasta 1993) en la delimitación de fronteras¹² tanto en el Mar Caribe, con siete acuerdos con los países: Nicaragua, Costa Rica, Haití, Honduras, Jamaica, República Dominicana y Panamá; como el Océano Pacífico a través de tres: Costa Rica, Ecuador y Panamá.

Paralelamente, Por medio de la Ley 10 de 1978 (presidencia Julio Turbay Ayala) Colombia estableció que el mar territorial de la nación colombiana sobre el cual ejerce plena soberanía, se extiende, más allá de su territorio continental e insular y de sus aguas interiores, hasta una anchura de 12 millas náuticas o de 22 kilómetros 224 metros. La soberanía nacional se extiende igualmente al espacio situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar. (Art. 1º). Y se dictan normas sobre su zona exclusiva y la Plataforma Continental (Cancillería, s.f)

La Constitución de 1991 fue un hito fundamental para la planeación del país dado que recogió la tradición planificadora y la proyectó como un pilar del Estado social de derecho. Así, convirtió el planeamiento en un ingrediente central de la gestión pública, nacional y territorial.» y con esto se especificó la función que tenían los municipios y departamentos dentro de la planeación del país y los roles de los actores (principalmente de los alcaldes y gobernadores):

La Constitución otorgó autonomía política relativa a las autoridades territoriales (alcaldes y gobernadores), les devolvió funciones y competencias, les asignó

¹² Seguimiento que hace La Dirección de Soberanía Territorial y Desarrollo Fronterizo (Cancillería de Colombia)

recursos significativos e institucionalizó espacios y mecanismos de participación ciudadana en la gestión pública. (...)

A los departamentos les atribuyó las funciones de promover el desarrollo regional, de servir de intermediario entre el gobierno nacional y los municipios, y prestar asistencia a estos últimos. (Velásquez, 2010).

Producto de este interés, en el mismo año con la expedición de la ley N° 1, se crea la Superintendencia de Puertos. Esta superintendencia comienza y es así como la autoridad administrativa en el territorio marítimo y costero que era desempeñada por la entidad pública del orden nacional: “Dirección General Marítima y Portuaria”, la cual tenía la función de controlar todas las actividades marítimas y portuarias, pasa a compartir la jurisdicción y las competencias Cuando se divide esa autoridad, deja el control por una parte a la Dirección General Marítima, en lo relacionado con las actividades marítimas y a la autoridad portuaria lo relacionado con el control de las actividades portuarias.

Luego de la constitución los planes de desarrollo se hacen de forma mucho más detallada debido a que tienen que pasar por aprobación del Congreso de la República por lo que cada parlamentario quiere ver como el plan afecta sus regiones o sectores.

Lo que nos trae al siglo XXI que es donde se encuentra ubicado el período de tiempo de este estudio. En relación con el mar fue hasta inicios de este siglo (2002) que publica un mapa con la determinación del área marina por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

Todos estos hitos buscan ayudar a la comprensión el proceso que la planeación nacional transcurrió para llegar hasta nuestros días y la forma en que se integró el mar en ese proyecto. Del recorrido histórico queda claro que la planeación es un producto político que en el caso de Colombia ha sido completamente permeada por el modelo económico.

CAPÍTULO II: ESPACIO MARÍTIMO. ANÁLISIS DE LOS PLANES DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL DE LAS ZONAS COSTERAS DEL PAÍS (2016-2019).

El siguiente capítulo explica y analiza los planes de desarrollo departamental de las regiones costeras de Colombia vigentes al día de hoy, en razón de su relación con el espacio marítimo. Así, y entendiendo lo expresado anteriormente sobre la historia de la planeación en Colombia, este capítulo se divide en dos secciones: en primer lugar, se realiza una caracterización de los 12 departamentos según la información de los planes y, en segundo lugar, se presenta el análisis que resulta de estudiar los planes con el foco de interés de la investigación:

1. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL DE LOS PLANES DEPARTAMENTALES

Tal y como se mencionó en el capítulo anterior, al hablar de planeación nos referimos en primer lugar, al proceso de establecer objetivos y escoger el medio más apropiado para el logro de los mismos antes de emprender la acción. Así, la planeación se anticipa a la toma de decisiones (Goodstein et al., 2001), y en ese sentido los planes, en este caso departamentales, buscan ordenar y organizar un plan institucional que sirva para orientar las acciones que se toman a corto, mediano y largo plazo en el período de gobierno.

Dicho proceso se compila y consigna en documentos públicos, en este caso llamados, planes de desarrollo departamental que se crean con total autonomía, es decir, que se crean conforme a lo que cada departamento busca priorizar debido a sus características física, culturales, económicos, políticas, entre otras. Esas características configuran un tipo de ordenamiento territorial.

Para los intereses de esta investigación retomamos ese ordenamiento a través de cinco categorías: Aspectos geográficos, Foco de interés, Descentralización, Énfasis territorial y Tipo de planeación.

1. **Aspectos geográficos:** Hacen referencia a las características geográficas y físicas de los departamentos. Para interés de esta investigación, sobre este punto se retoma la ubicación del departamento en el territorio colombiano y la ubicación de la capital dentro del departamento.

Cuadro N° 2. Aspectos geográficos. Categorías territoriales de los departamentos costeros en Colombia

DEPARTAMENTO	GEOGRAFÍA	
	COSTA	UBICACIÓN CAPITAL
La Guajira	Caribe	Zona costera
La Guajira* 2017 - 2019	Caribe	Zona costera
Magdalena	Caribe	Zona costera
Atlántico	Caribe	Zona costera
Bolívar	Caribe	Zona costera
Sucre	Caribe	Noroccidente - arriba de la mitad del departamento.
Córdoba	Caribe	Levemente Noroccidente - mitad del departamento.
Antioquia	Caribe	Levemente Suroccidente - mitad del departamento
Valle del Cauca	Pacífico	Centro Sur
Cauca	Pacífico	Levemente Nororiente - mitad del departamento.
Nariño	Pacífico	Sur Oriente

Fuente: Elaboración propia, 2018.

2. **Foco de interés:** Áreas priorizados en el plan.

Cuadro N° 3. Foco de interés. Categorías territoriales de los departamentos costeros en Colombia

DEPARTAMENTO	FOCO DE INTERÉS
La Guajira	Salud, Educación y Vivienda

DEPARTAMENTO	FOCO DE INTERÉS
La Guajira* 2017 - 2019	Paz, Desarrollo económico e Integración regional
Magdalena	Ambiente, Desarrollo económico y Paz
Atlántico	Paz, Desarrollo económico y Eficiencia institucional
Bolívar	Paz, servicios básicos e industria
Sucre	Servicios básicos (Educación), industria y paz
Córdoba	Paz, desarrollo regional
Antioquia	Desarrollo económico, Ambiente y Paz
Valle del Cauca	Pobreza, Competitividad y Paz
Cauca	Pobreza (Riqueza colectiva y cierre de brechas) y Paz
Nariño	Paz, Desarrollo económico Integración regional

Fuente: Elaboración propia, 2018

3. **Descentralización:** Organización / Concentración del poder político dentro del territorio. Esta categoría fue emergente y se establece con base en lo consignado en los planes de desarrollo.

Cuadro N° 4. Descentralización. Categorías territoriales de los departamentos costeros en Colombia.

DEPARTAMENTO	DESCENTRALIZACIÓN
La Guajira	Descentralización
La Guajira* 2017 - 2019	Descentralización
Magdalena	Descentralización
Atlántico	Centralización política
Bolívar	Descentralización
Sucre	Descentralización
Córdoba	Descentralización
Antioquia	Centralización política
Valle del Cauca	Centralización política
Cauca	Descentralización
Nariño	Descentralización

Fuente: Elaboración propia, 2018

4. **Énfasis territorial:** Características asociadas a la organización urbanística general del departamento (Constituida por: zonas rurales, Grandes centros urbanos, áreas metropolitanas, subregiones, entre otros).

Cuadro N° 5. Énfasis territorial. Categorías territoriales de los departamentos costeros en Colombia.

DEPARTAMENTO	ENFÁSIS TERRITORIAL
La Guajira	Cabeceras municipales
La Guajira* 2017 - 2019	Cabeceras municipales
Magdalena	Centros urbanos
Atlántico	Núcleo urbano /Subregiones
Bolívar	Subregiones
Sucre	Subregiones
Córdoba	Subregiones
Antioquia	Centros urbanos y Subregiones
Valle del Cauca	Áreas metropolitanas y microrregiones internas
Cauca	Subregional y supra-departamental
Nariño	Subregiones

Fuente: Elaboración propia, 2018.

5. **Tipo de Planeación:** Endógena, Exógena o ambas.

Cuadro N° 6. Tipo de Planeación. Categorías territoriales de los departamentos costeros en Colombia.

DEPARTAMENTO	TIPO DE PLANEACIÓN	Convenciones
La Guajira	2	1: Endógeno
La Guajira* 2017 - 2019	2	2: Exógeno
Magdalena	2	3: Ambos
Atlántico	2	
Bolívar	3	
Sucre	3	

DEPARTAMENTO	TIPO DE PLANEACIÓN
Córdoba	2
Antioquia	3
Valle del Cauca	2
Cauca	3
Nariño	2

Convenciones

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Estas categorías son importantes en la medida en que están caracterizando algunos aspectos territoriales de los departamentos de manera general que sirven de contexto, es decir como información secundaria.

A continuación, proseguimos con las categorías asociadas al espacio marítimo (categorías primarias) que son las que orientan este análisis.

2. PLANES DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL A LA LUZ DEL ESPACIO MARÍTIMO.

Al mirar los planes desde el objeto de estudio se pone en evidencia que dentro de los discursos institucionales consignados en los planes de desarrollo departamental las representaciones del espacio marítimo se construyen en relación con las formas de uso y ocupación del espacio, por lo que se diseñan unos esquemas gráficos que permitieron asociar discursos similares por categoría¹³.

Dichas agrupaciones con permiten relacionar las representaciones del espacio marítimo a unas actividades, prácticas y/o sectores específicos que explicaremos a continuación:

¹³ Para poder revisar los esquemas gráficos mencionados por favor diríjase a los anexos de este documento.

TURISMO, DEPORTE Y ACTIVIDADES RECREATIVAS:

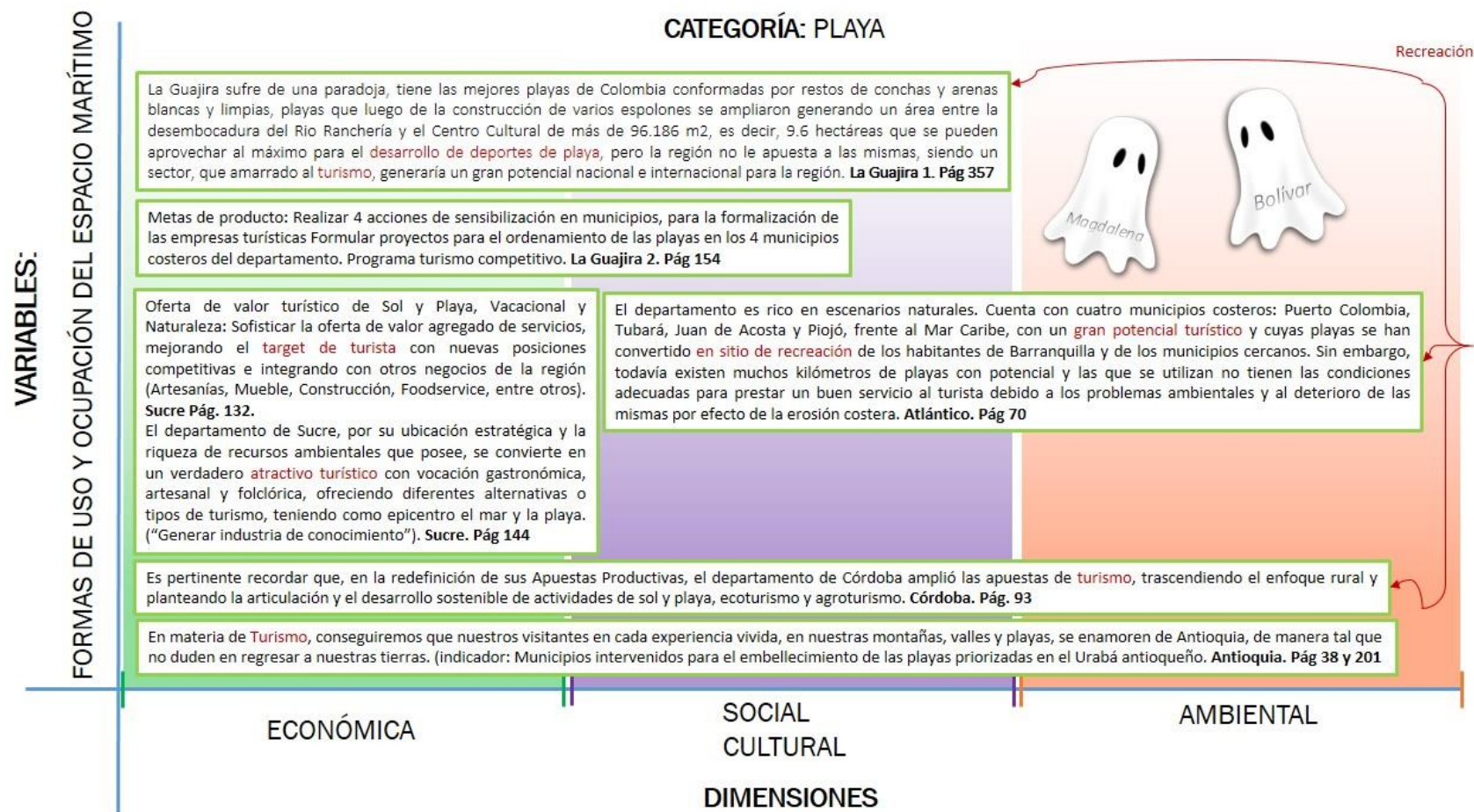
Categoría: Playa / Muelle

Las playas costeras se representan como polos de desarrollo económico asociados al turismo sostenible y como lugares de recreación y deporte. En el primer caso se busca: dinamizar la economía de las regiones a través de la integración con otros sectores relacionados, por ejemplo, con el mercado de artesanías y la gastronomía propia de las regiones, y otras estrategias, por ejemplo la mercantilización de la cultura (La Guajira); generar una opción de inversión extranjera sostenible (Atlántico), para lo que se establecen estrategias de fortalecimiento del sector como la creación de una política de turismo, programas y proyectos de ecoturismo y agroturismo, y mejoras en la infraestructura (Ver Esquema Gráfico N°4). Y finalmente fortalecer relaciones internas.

Sobre este último punto llama la atención que el departamento de Sucre se preocupe por generar una la integración marítima, a través del fortalecimiento turístico, con San Andrés, Providencia y Santa Catalina; cosa que no se retoma en el resto de los planes de desarrollo.

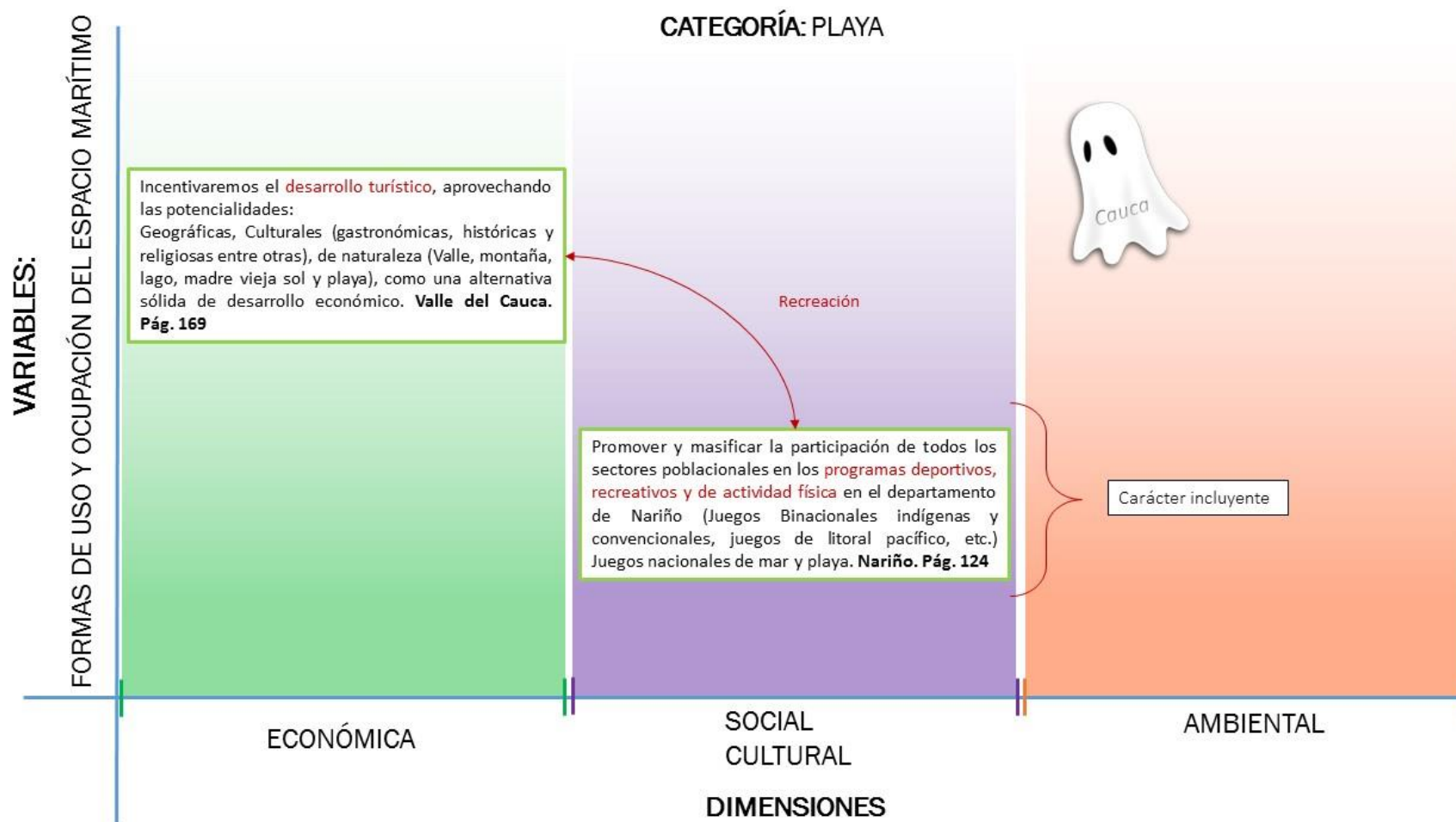
En cuanto al aspecto recreativo, si bien este también se asocia con lo turístico (Córdoba), en su discurso integra la dimensión social en acciones como la promoción de participación de todos los sectores poblacionales en los programas deportivos: Juegos Binacionales indígenas y convencionales, juegos de litoral pacífico, etc., (Nariño), que se traducen en mecanismos de inclusión poblacional. Como lo muestra el Esquema Gráfico N° 2 y N°3

Esquema gráfico N°2. Representaciones asociadas con la categoría playa Región Caribe.



Fuente: Elaboración propia, 2018

Esquema gráfico N°3. Representaciones asociadas con la categoría playa. Región Pacífica



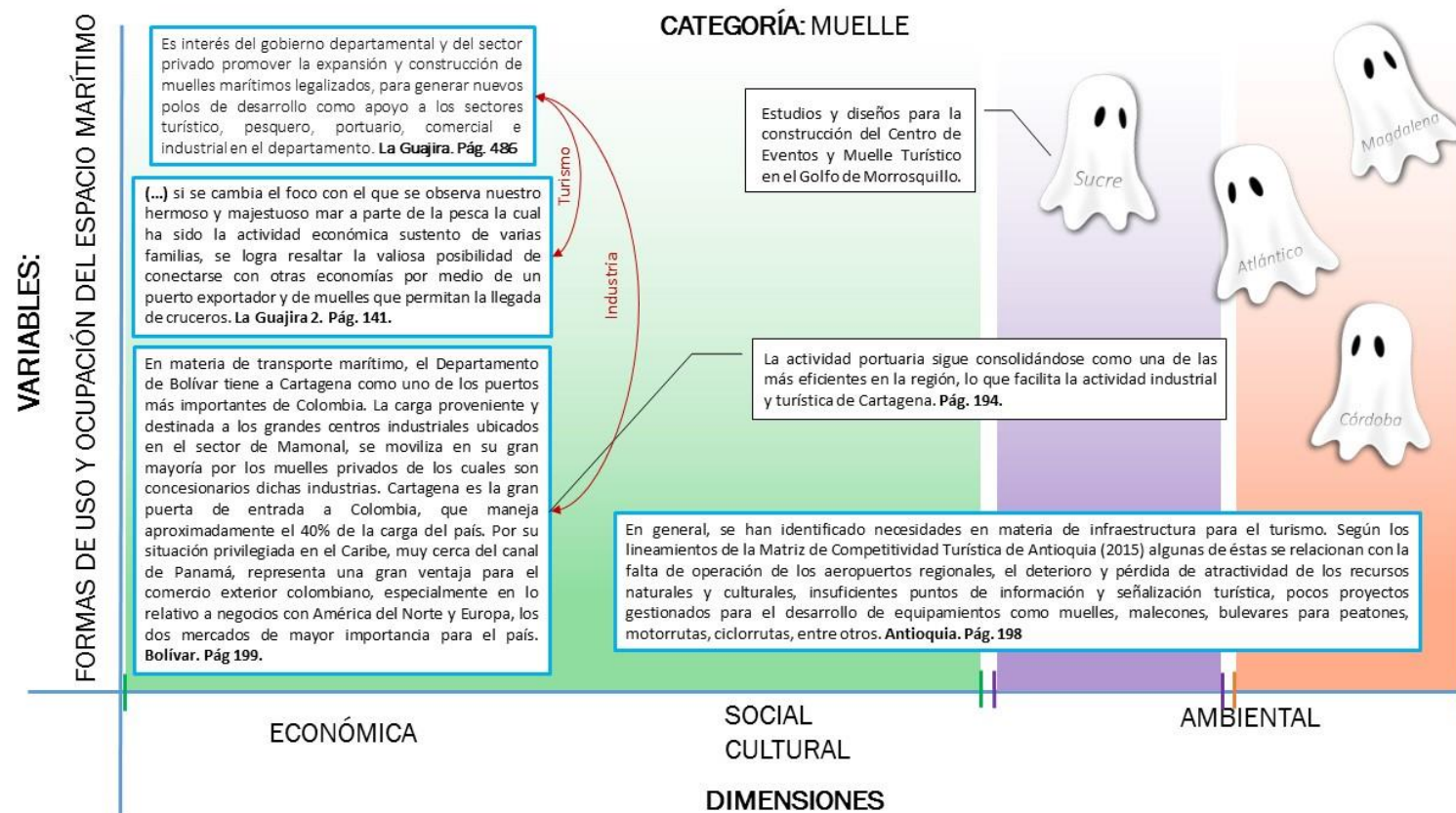
Fuente: Elaboración propia, 2018

Como lo muestra el Esquema Gráfico N° 2 y N°3. Las playas costeras se representan como polos de desarrollo económico asociados al turismo sostenible y como lugares de recreación y deporte. En el primer caso se busca: dinamizar la economía de las regiones a través de la integración con otros sectores relacionados, por ejemplo, con el mercado de artesanías y la gastronomía propia de las regiones, y otras estrategias, por ejemplo la mercantilización de la cultura (La Guajira); generar una opción de inversión extranjera sostenible (Atlántico), para lo que se establecen estrategias de fortalecimiento del sector como la creación de una política de turismo, programas y proyectos de ecoturismo y agroturismo, y mejoras en la infraestructura (Ver Esquema Gráfico N°4). Y finalmente fortalecer relaciones internas.

Sobre este último punto llama la atención que el departamento de Sucre se preocupe por generar una la integración marítima, a través del fortalecimiento turístico, con San Andrés, Providencia y Santa Catalina; cosa que no se retoma en el resto de los planes de desarrollo.

En cuanto al aspecto recreativo, si bien este también se asocia con lo turístico (Córdoba), en su discurso integra la dimensión social en acciones como la promoción de participación de todos los sectores poblacionales en los programas deportivos: Juegos Binacionales indígenas y convencionales, juegos de litoral pacífico, etc., (Nariño), que se traducen en mecanismos de inclusión poblacional.

Esquema gráfico N°4. Representaciones asociadas con la categoría Muelle. Región Caribe



Fuente: *Elaboración propia, 2018*

COMERCIO:

Categoría: Puerto

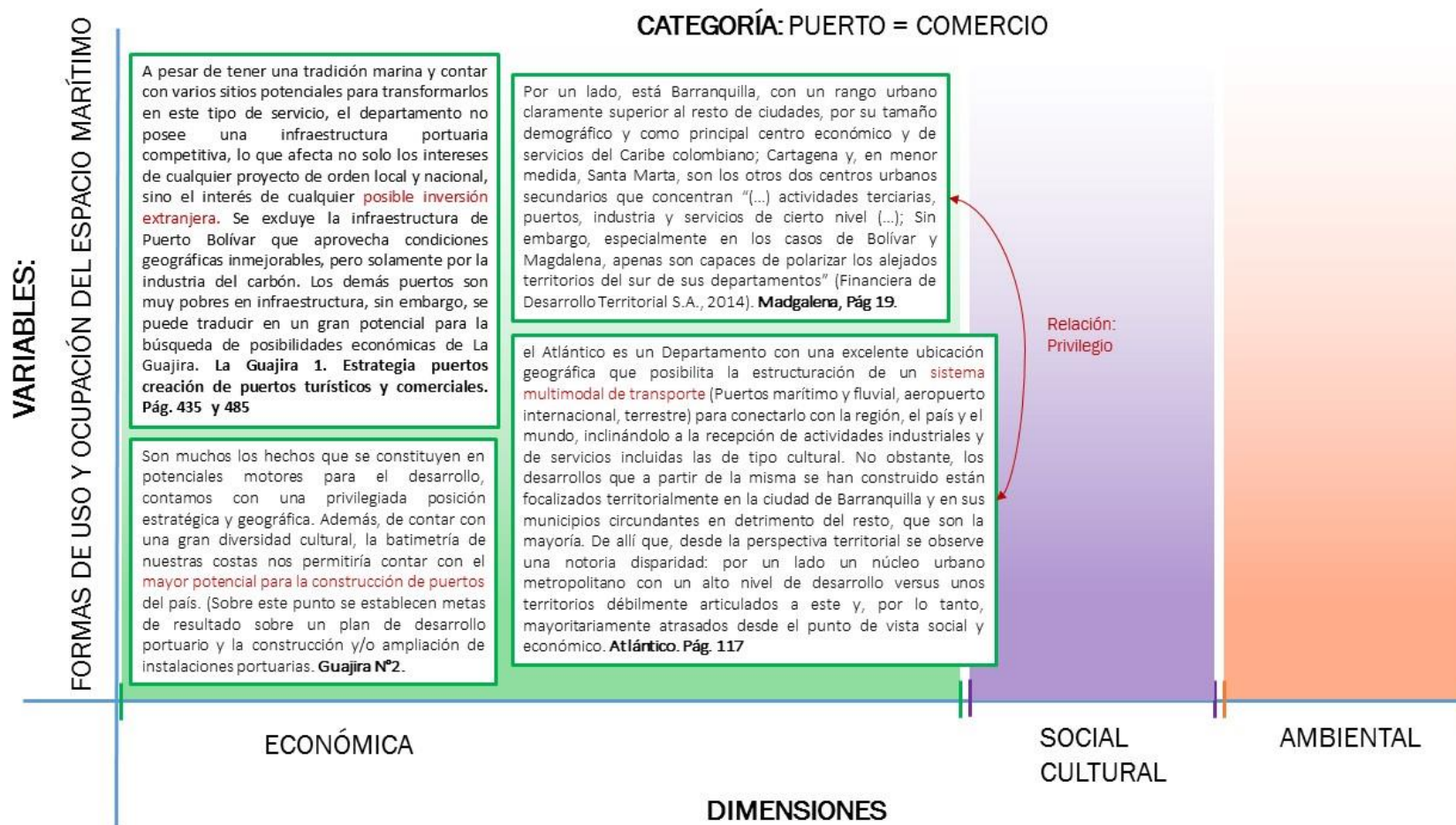
Justo con la pesca, es la categoría más empleada para representar el espacio marítimo. Dentro de los planes departamentales el puerto es en su mayor parte un concepto económico que debe ser fortalecido. Los puertos colombianos pueden entenderse, desde los discursos, como lugares de transacciones de comercio exterior que permiten mantener ciertas condiciones económicas necesarias para el desarrollo industrial (Ver Esquema gráfico N°4, N°5 y N° 6).

Es decir, que el puerto y aún más el espacio marítimo, se convierte en el escenario perfecto para construir y estrechar lazos con países extranjeros y sus rutas de comercio tal y como lo evidencia el Plan de Desarrollo Departamental de Valle del Cauca al establecer como una posible e importante salida de desarrollo hacia la región Asia-Pacífica (Esquema gráfico N°6).

Lo que puede, consecuentemente, generar empleos y mejores condiciones de vida (Bolívar y Córdoba).

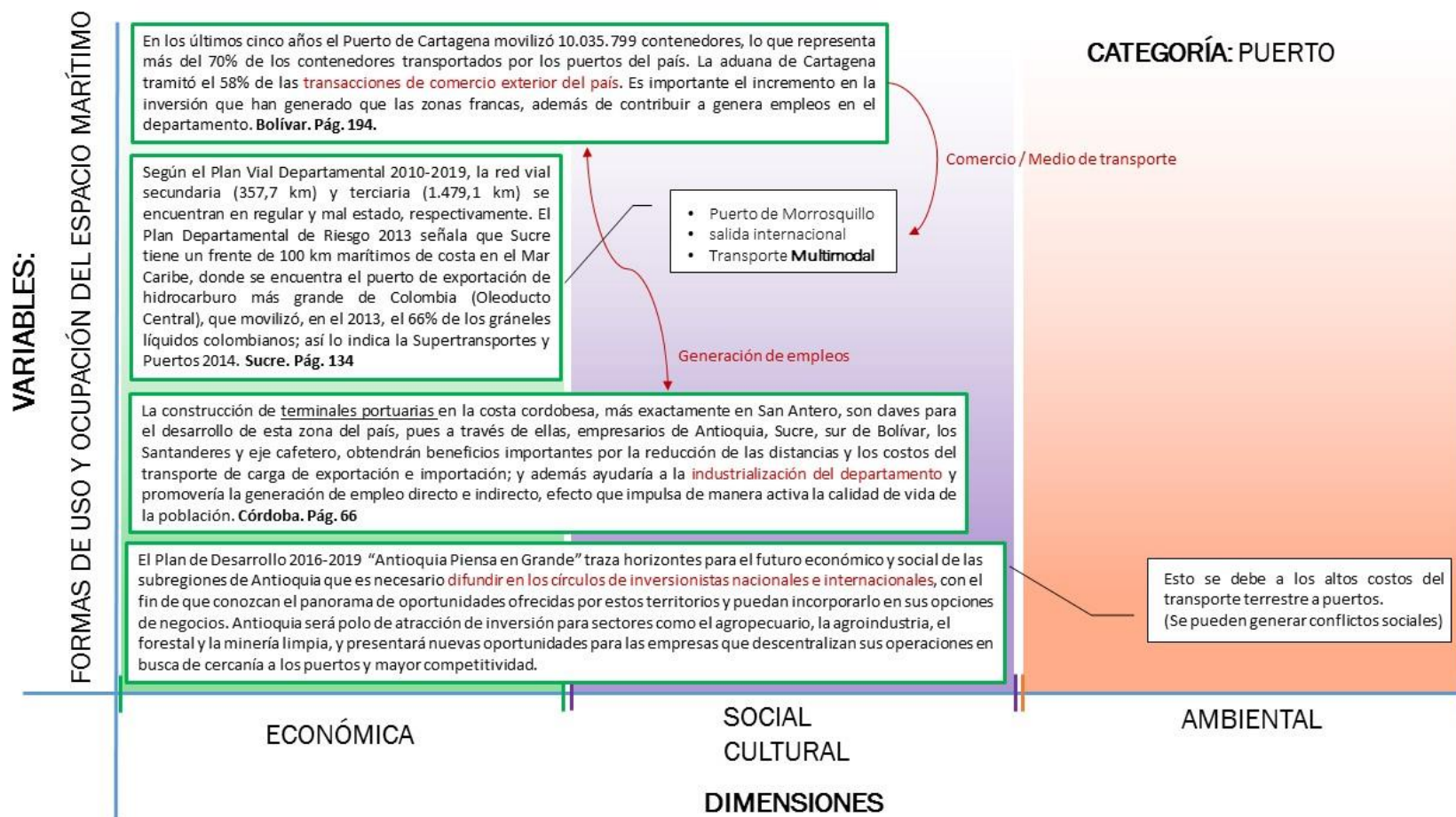
Con el análisis de discurso del puerto se evidencian los privilegios territoriales que se la han otorgado a ciertas ciudades del país, como es el caso de Barranquilla (Esquema gráfico N°4), sobre este punto se ahondará en la siguiente sección. Finalmente, el único departamento que establece discurso alguno sobre lo portuario es el departamento del Cauca.

Esquema gráfico N°5. Representaciones asociadas con la categoría puerto. Región Caribe. Versión 1.0.



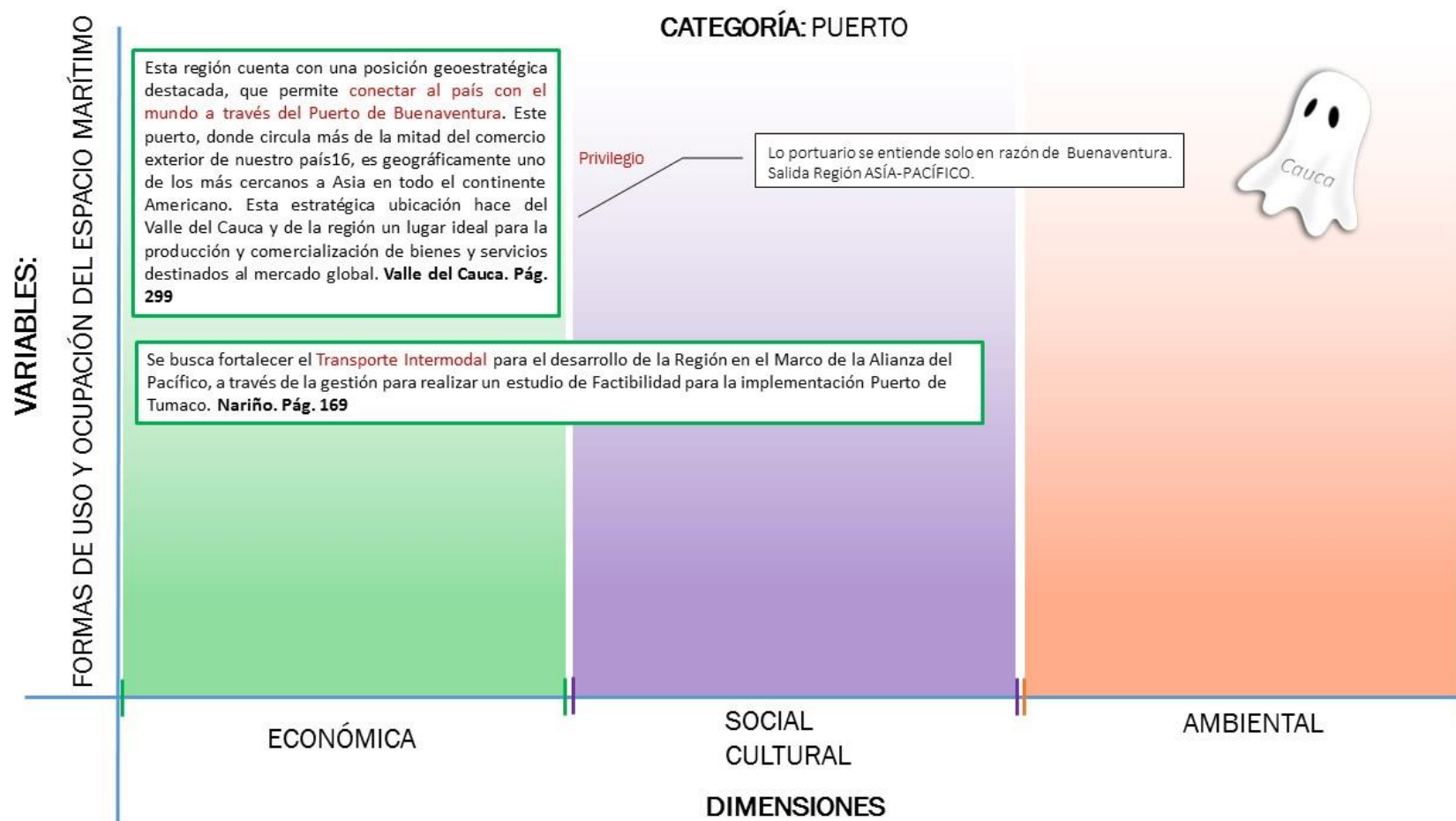
Fuente: Elaboración Propia, 2018

Esquema gráfico N°6. Representaciones asociadas con la categoría puerto. Región Caribe. Versión 2.0.



Fuente: Elaboración propia, 2018

Esquema gráfico N°7. Representaciones asociadas con la categoría puerto. Región Pacífica.



Fuente: Elaboración propia, 2018

TRANSPORTE:

Categoría: Puerto / Muelle

Los puertos y los muelles son también vías y caminos de comunicación no solo para el país sino también para el resto del mundo. En este sector, se representa el espacio marítimo de dos formas: por un lado, como un integrante más que posibilita que los territorios tengan transporte multimodal (Atlántico, Bolívar, Sucre, Nariño).

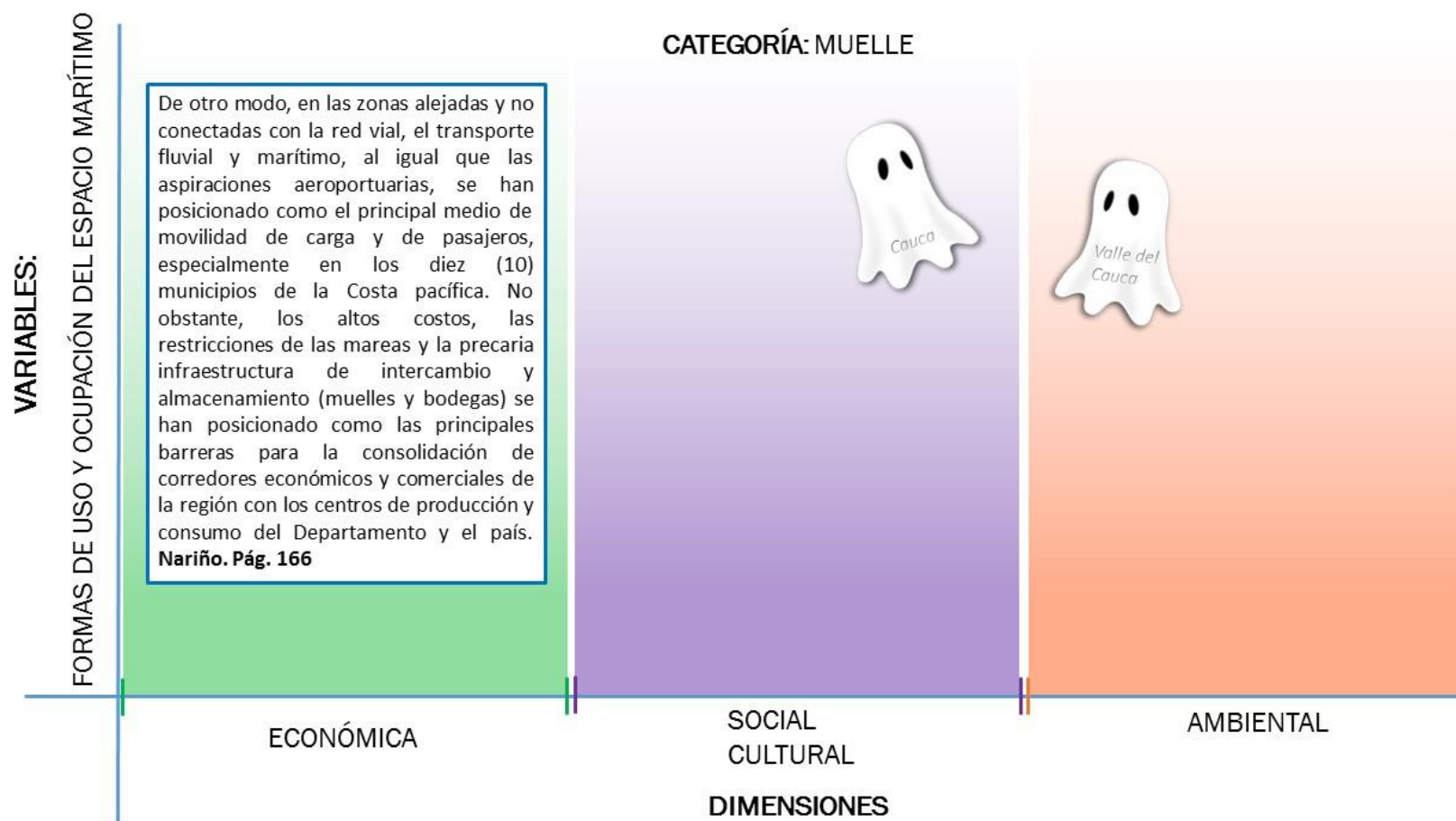
Este transporte se puede entender en su dimensión económica, como una forma de minimizar costos para las empresas (Antioquia, Esquema gráfico N°5). Pero también asociado a su impacto social, en donde ese transporte puede generar conectividad vial al interior de los departamentos:

“En las zonas alejadas y no conectadas con la red vial, el transporte fluvial y marítimo, al igual que las aspiraciones aeroportuarias, se han posicionado como el principal medio de movilidad de carga y de pasajeros”. (Gobernación de Nariño, 2016: 165)

Y de la misma manera influir en otras áreas, como el sector salud. En el departamento de Sucre se busca desarrollar ambulancias terrestres, fluviales, y marítimas para el transporte asistencial básico (TAB) y el transporte asistencial medicalizado (TAM) como una estrategia para fortalecer el sistema de salud y la atención médica de la población.

Los puertos y muelles hacen parte del conjunto de elementos que compone un sistema de transporte adecuado, sin infraestructura eficiente no se pueden generar esas conexiones tanto a nivel nacional como internacional.

Esquema gráfico N°8. Representaciones asociadas con la categoría Muelle. Región Pacífica.



Fuente: Elaboración propia, 2018

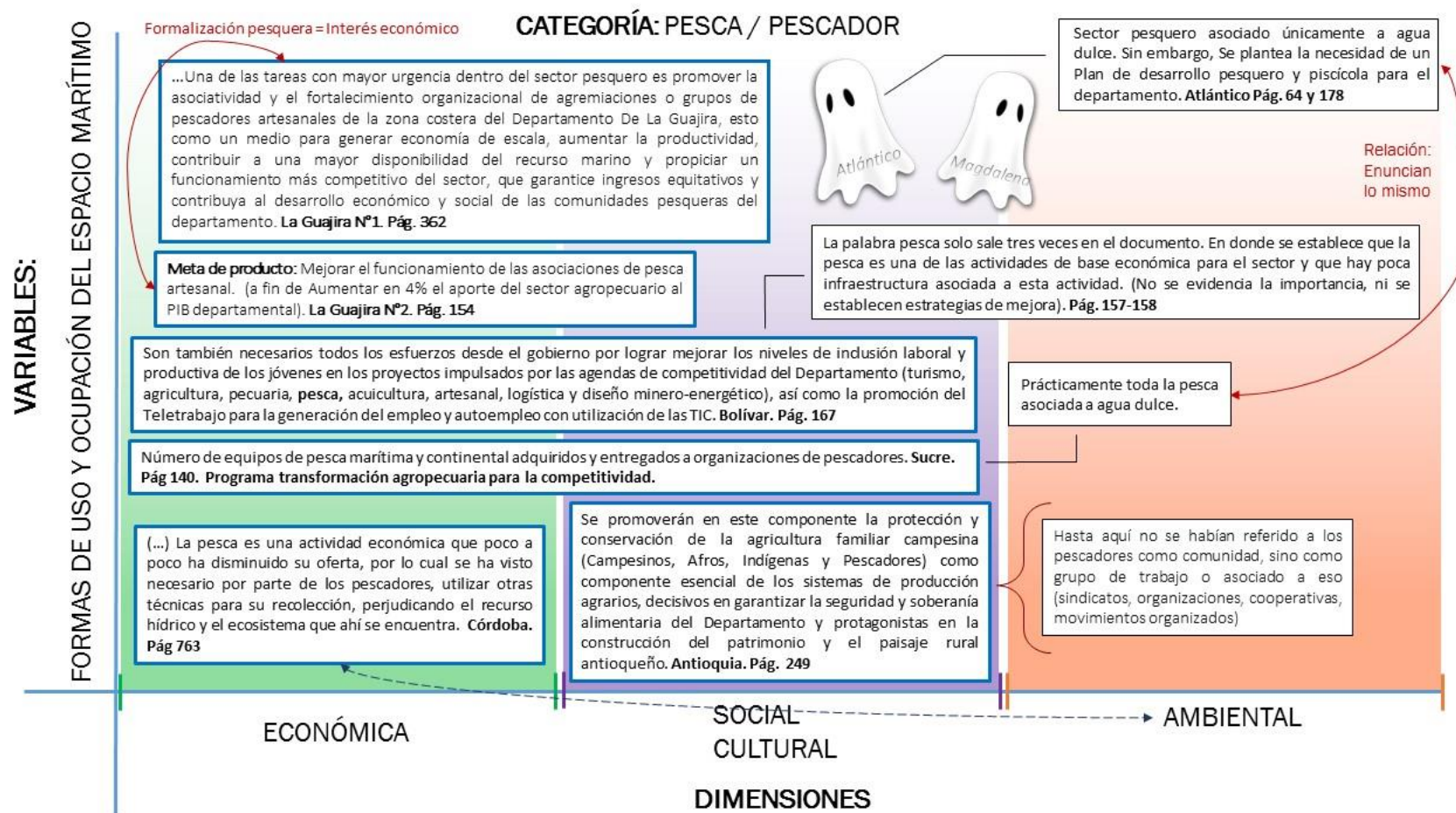
PESCA:

Categoría: Pesca/ Pescador

Los Esquemas gráficos N° 7 y 8, en la comparación de discursos, muestran la forma de representar al espacio marítimo de una manera más social y menos económica. Sobre la pesca se mencionan varios puntos: El primero de ellos asociado con la dicotomía entre pesca artesanal entendida como un acto tradicional (Nariño y La Guajira al hablar de “*Haliéutica*”, arte de la pesca, y en sentido económico, cómo un sector que cada vez más está siendo relegado del sector productivo (Córdoba) y como una actividad que requiere ser formalizada para generar un funcionamiento más competitivo del sector (La Guajira N°1). En segundo lugar, como un medio para hacer inclusión laboral (Bolívar) y Finalmente, entendiendo que los pescadores son una comunidad que se equipara a las comunidades campesinas, indígenas y afrodescendientes, y que, en ese sentido merecen tener un trato acceso equitativo de las tierras (Antioquia).

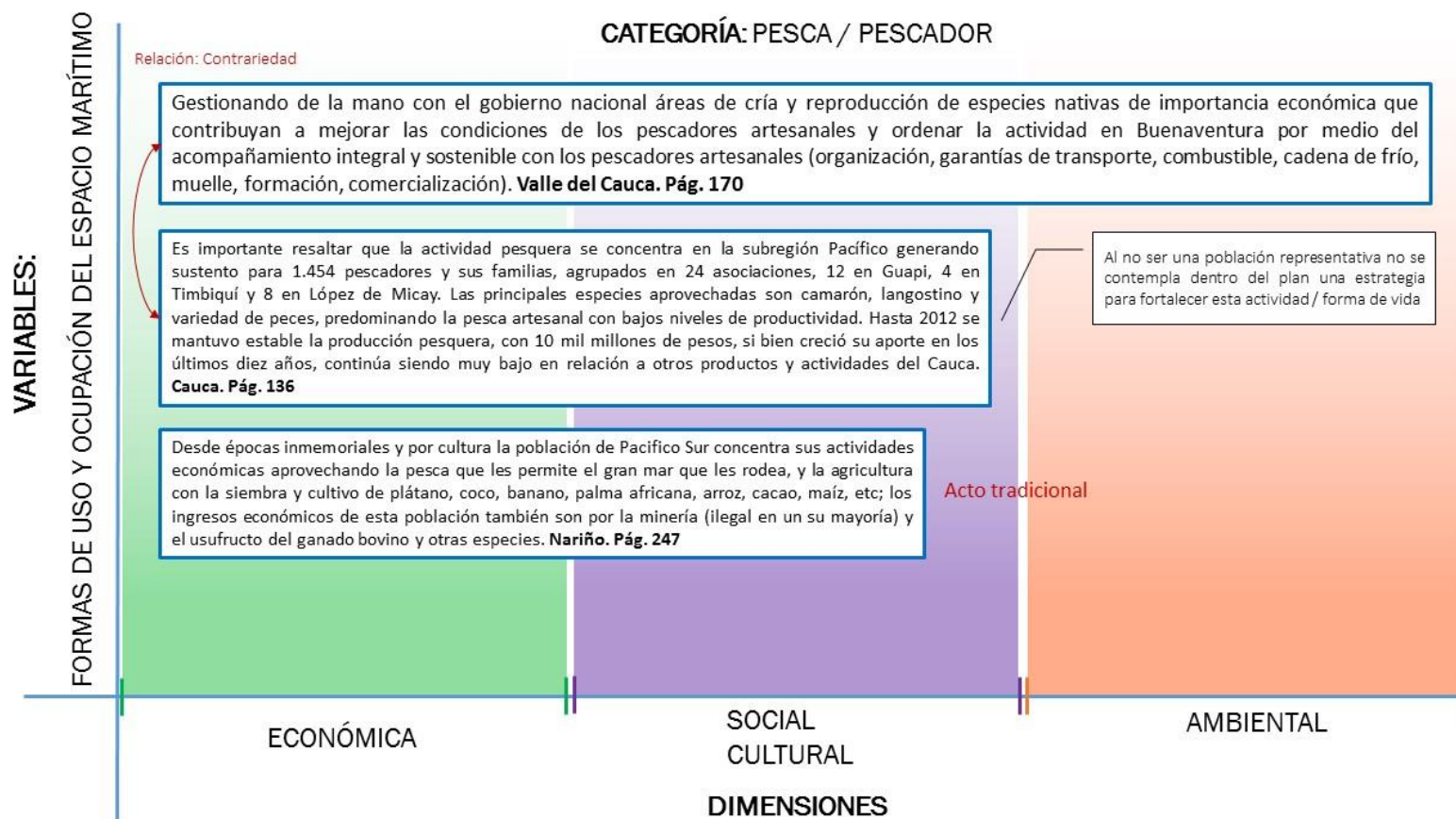
Sobre este último punto también se contempla que a la final todas las comunidades que están sobre la costa son eso, comunidades costeras (Cauca) y en últimas se trata de ver lo que nos une por encima de lo que nos divide, que, en este caso, sería el espacio marítimo y la forma de relacionamiento que se tiene con dicho espacio.

Esquema gráfico N°9. Representaciones asociadas con la categoría Pesca. Región Caribe



Fuente: Elaboración Propia, 2018

Esquema gráfico N°9. Representaciones asociadas con la categoría Pesca. Región Pacífica



OTROS.

Por fuera de las categorías contempladas se evidenciaron otros sectores, actividades e incluso áreas en las que se está representando el espacio marítimo en Colombia:

- **Problemáticas ambientales:** Entre ellas están en primer lugar las problemáticas socioambientales relacionadas con la erosión marino costera y con la contaminación del espacio marítimo que se hace evidente en los planes de desarrollo de departamento como: La Guajira, Magdalena, Bolívar y Córdoba.
- **Fenómeno migratorio:** *El mar asociado a límites y fronteras:*
“Con 403 kilómetros de costas marinas y 249 kilómetros de frontera terrestres, La Guajira presenta fronteras vivas e inmemoriales, con la Republica de Venezuela, el Mar caribe y el Golfo de Maracaibo, y las Islas de Aruba, Bonaire y Curazao, y a nivel interno con los Departamentos del Magdalena y el Cesar, y con los pueblos indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta con quien comparte grupos étnicos y espacios naturales comunes. Esto hace que sea foco de migraciones” (Gobernación de La Guajira, 2016: 65)

Si bien el espacio marítimo en Colombia ha tenido inconvenientes a la hora de establecer límites marítimos, entre otras cosas porque es más complejo que lo territorial, se evidencia una asociación del espacio marítimo como un canal según el cual se dan movimientos migratorios.

- **Población y tipos de comunidades:** Dentro de las representaciones del espacio marítimo se evidencia que solo se considera como comunidad costera a aquellas personas que viven y comparten directamente con el mar, lo que se convierte en una preocupación sobre el grado de atención que se le pone al espacio marítimo dada las condiciones de su población, pues en casos como La Guajira, en donde gran parte de la población es indígena, pero confluyen otros muchos actores como Comunidades negras y pescadores se hace un reconocimiento amplio del espacio, pero en casos como el identificado en el departamento del Cauca al no ser representativa la población marítima no se habla de este espacio. Es decir, que no

se estarían reconociendo los efectos de esta práctica sobre la población del departamento y su impacto a nivel nacional.

Aquí también se hacen reflexiones con respecto a otros grupos poblacionales: Niños y Jóvenes. La Gobernación de Córdoba (2016: 565) denuncia que: “Las ramas de actividad que concentraron el mayor número de Niños, Niñas o Adolescentes (NNA) trabajadores fueron comercio, hoteles y restaurantes con 38,2 % y agricultura, ganadería, caza, silvicultura y **pescas** con 34,0 %. Lo que se convierte en una problemática social: trabajo infantil. Sin embargo, esta denuncia es contradictoria a lo que expresa el Departamento de Bolívar (2016: 167) sobre el mismo punto: “Son también necesarios todos los esfuerzos desde el gobierno por lograr mejorar los niveles de inclusión laboral y productiva de los jóvenes en los proyectos impulsados por las agendas de competitividad del Departamento (turismo, agricultura, pecuaria, pesca, acuicultura, artesanal, logística y diseño minero-energético),

- **Narcotráfico:** El espacio marino costero entra a participar en la dinámica del narcotráfico en Colombia. Se desempeña como un escenario fundamental para exportar diferentes sustancias psicoactivas:

“En el Departamento se produce el circuito completo del narcotráfico: Desde los cultivos de coca y su procesamiento, el transporte a la zona costanera y su envío a playas panameñas o del centro de Suramérica”. (Gobernación de Córdoba, 2016: 658)

Lo que en últimas asocia este espacio al aparataje de elementos que han constituido violencia en el país.

Estas representaciones son la forma según la cual se piensa el espacio marítimo en Colombia. El Mapa N° 3. Representaciones del espacio marítimo en los departamentos costeros, nos muestra todo lo que analizamos anteriormente de manera gráfica, lo que nos da la perspectiva de ver que los privilegios que se con respecto a las actividades, sectores o áreas en las que se ve el mar.

Mapa N° 3. Representaciones del espacio marítimo en los departamentos costeros



Fuente: Elaboración propia, realizado con la ayuda de Liliana Giraldo, 2018

3. RELACIÓN ENTRE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LAS REPRESENTACIONES DEL ESPACIO MARÍTIMO.

3.1. Sobre los aspectos geográficos

El análisis realizado permite reconocer que los procesos de planeación de la región caribe están, de forma general, mayormente interesados por el espacio marítimo, situación que se explica tal por los privilegios político-históricos que ha tenido esta región sobre la pacífica. Así mismo el espacio marítimo se asocia a ciudades específicas, en la región caribe con barranquilla principalmente y en la región pacífica con buenaventura, dado que estas ciudades albergan los puertos más importantes de sus regiones.

Por otro lado, es preciso mencionar que no existe una relación directa entre la ubicación de la capital de los departamentos y las representaciones del espacio marítimo, pues se encontraron departamentos, como es el caso de la Guajira en donde la capital es costera y se establece una forma de entender el mar de manera compleja asociándolo a gran parte de lo descrito anteriormente, así como departamentos como Magdalena, cuya capital, Santa Marta también está ubicada en zona costera, pero en donde no se percibe planeación asociada al mar. Es más, este último, es el departamento que consigna, dentro del plan de desarrollo, menos información asociada al espacio marítimo.

Así mismo hay departamentos cuya capital queda muy alejada de la zona costera como Antioquia, pero en donde se establecen acciones concretas sobre la apropiación de este espacio, acciones que, en su mayor parte tienen fines económicos y están asociadas únicamente con la subregión del Urabá. Pero que enuncian un tipo de representación concreto. Sin embargo, otros departamentos, como es el caso de Cauca, en donde la capital está alejada de la zona costera, no plantean una forma de entender el mar. El discurso sobre el espacio marítimo simplemente no existe, aunque se evidencie levemente en el documento el rezago de esta zona y se mencione a las comunidades indígenas y afrodescendientes como comunidades costeras.

3.2.Sobre lo que se prioriza

Cada uno de los departamentos prioriza líneas estratégicas en el plan de desarrollo, en este caso la mayor cantidad de departamentos tienen como foco de interés el tema de paz, desarrollo industrial y/o competitividad, y todo lo que tiene que ver con reducción de la pobreza extrema y acceso a servicios básicos.

Lo marítimo se ve reflejado, en la segunda de esas líneas, que reflejan un uso de tipo utilitarista del mar, motivo por el cual el discurso mayormente posicionado en los planes en relación con el mar es el de los puertos, vistos como medios para generar desarrollo económico en el país.

3.3.Poder y énfasis territorial

Nuevamente no existe una relación directa entre que el departamento tenga el poder centralizado en la capital y la percepción que se tiene sobre el mar. Sin embargo, el discurso marino costero en estos departamentos si responde a la priorización de la capital, es decir, en el caso del departamento del Atlántico el mar se ve como una extensión de la capital y no como un espacio que hace parte, pero que también da forma al departamento. Esto se evidencia, dentro del discurso, cuando se menciona a Puerto Colombia reiteradas veces sobre los demás puertos del departamento, o cuando todo lo que tiene que ver con espacio marítimo se asocia, como en el caso de Valle del Cauca, al puerto de Buenaventura.

Frente al énfasis territorial, la mayoría de departamentos establece su organización territorial a través de subregiones, Estas subregiones se establecen a partir de las características propias de los territorios, de manera que siempre hay alguna asociada al espacio marítimo. Sin embargo, esto expresa que la planeación del espacio marítimo solo debe ir dirigida a aquellas zonas que tienen relación directa con el mar, y no como un proyecto departamental.

De la misma manera no hay una integración de proyecto marítimo con todo el departamento tampoco hay una integración puramente marítima, es decir, no se presenta en el plan un interés a asociar esas subregiones marino costeras de los departamentos.

Aunque se reconocen las apuestas por hacer integración de tipo regional, más en el pacífico que en el caribe, lo que puede ayudar a fortalecer la representación del espacio marítimo como un territorio común.

3.4.Planeación hacia adentro o hacia afuera.

La planeación de todos los departamentos es de tipo endógena y exógena o solo exógena, lo que, relacionado con el espacio marítimo no se evidencia en los discursos analizados. Es decir, en los casos en donde las planeaciones departamentales son exógenas no se establecen, por ejemplo, estrategias causales o dependientes que solo busquen integrar el espacio marítimo como una vía de comunicación con el mundo. Puede pasar, pero no depende del tipo de planeación.

La revisión también muestra que, en el caso de La Guajira, que fue el único plan de desarrollo modificado, es decir, con dos versiones; la modificación del plan excluye muchos de los elementos contemplados en la primera versión sobre el espacio marítimo, si en la primera versión del plan la forma de entender el mar estaba asociada principalmente con la pesca, en la segunda versión de este se incorpora un interés de carácter distinto, más económico. Fortalecer los puertos y establecer el turismo es ahora el nuevo foco de interés y esto expresa un tipo de desarrollo de lo marítimo que pasa de ser meramente endógeno a ser exógeno.

4. DISCURSO MODIFICADO O ASUENTE

El estudio da cuenta de tres tipos de estados en los que puede estar un discurso: En primer lugar, el establecido, el que se consigna de manera clara, el modificado, al que responde el último ejemplo empleado sobre el caso de La Guajira y finalmente el Ausente, que demuestra la omisión de un posicionamiento claro en algunos departamentos del país sobre el mar. Como es el caso del departamento de Cauca en el pacífico. El discurso sobre el espacio marítimo simplemente no existe, aunque se evidencie el rezago de esta zona en el proyecto departamental y nacional, y se conciba a las comunidades indígenas y afrodescendientes como comunidades costeras.

Sobre el discurso ausente también tenemos el caso del departamento del Chocó. El plan de desarrollo departamental, un documento de carácter público, no estaba disponible para consulta, y donde, por más que se intentó establecer contacto vía telefónica y a través de correos solicitando la información no se dio respuesta alguna.

3. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

CONCLUSION GENERAL

La planeación del espacio marítimo en Colombia enfrenta ausencia de representaciones o representaciones asociadas con discursos principalmente económicos. La forma según la cual se está representando el espacio marítimo no involucra a todos los actores marítimos territoriales (por departamento). Ni considera su participación como un eje transversal y fundamental para el proceso de planeación.

Tal situación se presenta debido a la forma según la cual se han establecidos los procesos participativos en proyecto gubernamentales, así como el organigrama de actores y el flujograma de procesos que evidentemente no han funcionado. Muestra de ello fueron las formas de organización propias descritas en el marco teórico de este documento.

El proceso de planeación de los once planes revisados (ver matriz de análisis en los anexos) da cuenta de procesos institucionales (diseñados, gestionados, ejecutados y evaluados por las entidades), en los que en la fase de diagnóstico se hacía un diálogo con la comunidad a fin de diagnosticar la situación del departamento.

Defiende este documento que un dialogo de este tipo si bien puede recolectar las voces de las comunidades no es un proceso participativo. He aquí una de las causas por las cuales no se le da importancia al espacio marítimo.

“Sin una manera de ver el mar que haga parte de la tradición y de las representaciones comunes a todos, que integre el espacio como territorio apropiado colectivamente, es frecuente que pueblos y países se queden en la simple contemplación folclórica de sus costas y no alcancen a ver la importancia que tiene el mar en su desarrollo...este es el caso de Colombia, en donde la visión más frecuente es la que confunde los espacios marinos con necesidades geopolíticas de la soberanía, que ven el mar como una posesión territorial, y no como un espacio de desarrollo, como un recurso, o como un patrimonio de la Nación y de toda la humanidad (García, 2009: 37).

CONCLUSIONES ESPECÍFICAS

2. Falencias institucionales internas. Se contemplan principalmente dos: En primer lugar, las organizaciones funcionan en razón de la bonanza productiva y del modelo económico (el Mapa N° 3 muestra esas percepciones economicistas) y, En segundo lugar, sobre lo que respecta a las funciones que debe cumplir cada entidad asociada a la planeación del espacio marítimo se evidencian roles parecidos o no completamente definidos según los cuales se pueden cruzar las labores.
3. Falencias institucionales externas. Según (Martner y Máttar, 2012) existe una carencia de apoyo político a la planeación, el excesivo formalismo, el uso de políticas cortoplacista por los acuerdos financieros internacional, permiten que el uso de la planificación se lleve a cabo aisladamente y que no se tomen en cuenta los pensamientos de los diversos actores sociales.

No tener en cuenta las formas de organización propias de los espacios y territorios genera que la planeación no responda a las necesidades de los habitantes y que, por el contrario, se comiencen a configurar problemas entre la gestión pública que hace el Estado y lo que la gente quiere ver.

4. Son evidentes los problemas de identificación de las poblaciones en los territorios. Tener certeza de cuáles son las características poblacionales, pero más aún de cómo está conformada esa población en términos sociales y culturales podría generar procesos incluyentes y representativos que reconozcan, por ejemplo, que los tiempos establecidos por el Estado para el proceso de planeación no corresponden, necesariamente, a los tiempos de las comunidades.

5. Las categorías empleadas las formas de ocupación y uso de ese espacio involucran un sentido de pertenencia e identidad a las comunidades y poblaciones cercanas, es decir un proceso de marítimidad, que no es singular.

Esta relación entre sujeto y espacio entonces denota pensar que las formas de relacionarse con el espacio son muchas y muy diversas, tanta y cuantas se puedan originar de este proceso social. Para describir esta propiedad de la formación de espacios y de los territorios, Haesbaert propone la alternativa conceptual de la multiterritorialidad, argumentando que estamos vivenciando la intensificación y complejización de un proceso de (re)territorialización que es múltiple. (Haesbaert, 2007: 19 en Hernández, 2015: 64).

Pero al cual no se están vinculando los actores institucionales, lo que puede generar por varias razones, entre ellas: la insuficiencia de contacto directo con los lugares, falta de capitales sociales, operativos y económicos, entre otros; para generar un proceso de reconocimiento y relacionamiento con los lugares y en algunos casos desconocimiento o desinterés institucional y/o falta de voluntad política, etc.

6. Privilegios en el discurso. La región Caribe cuenta con un discurso mayor posicionado sobre su costa, y sobre el espacio marítimo. Sin embargo, hay departamentos privilegiados en los planes de desarrollo (Atlántico) así como con discursos ausentes o desdibujados (Magdalena). Por su parte la región Pacífica privilegia al departamento del valle del cauca (por su puerto en Buenaventura) y presenta un discurso ausente en el departamento del Cauca.

Este punto también acobija los privilegios en la forma de representar el espacio, que desde el análisis se demuestra que son el turismo (categoría playa/muelle) y el transporte y el comercio (categoría puerto/ muelle)

7. El análisis concluyo identificando representaciones que muestran intentos por cambiar la forma económica y utilitarista según la cual se ve el mar (como el

sector salud o las comunidades étnicas y costeras). Sin embargo, también se evidencia que no todas las representaciones son positivas y que junto con las formas en que se relaciona la comunidad con el espacio se han creado representaciones negativas por ejemplo asociadas al narcotráfico y al trabajo infantil.

PROPUESTAS

Resulta fundamental generar mejoras en los procesos a fin de que la representación del espacio marítimo se posicione en el país. Estas mejoras se refieren en el plano social, a la elaboración de agendas alternativas que se realicen con metodologías participativas y herramientas de dialogo para ayudar a integrar el espacio marítimo en el proyecto departamental y nacional.

Y en el plano institucional a herramientas normativas, guías prácticas y capacitaciones con las cuales los procesos de planeación sean más eficientes y eficaces, promuevan trabajar de forma colectiva y respondan a las capacidades y necesidades de los territorios.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Álvaro, C. (2016). *Los Enfoques de Desarrollo en América Latina – hacia una Transformación Social-Ecológica*. Revista Nueva Sociedad. Democracia y política en América Latina. Fundación Friedrich Ebert. México, DF. N°1. Pg. 1 -32. Recuperado de: <http://nuso.org/autor/j-alvaro-calix-r/>

Araya, S. (2002). *Las representaciones sociales: Ejes teóricos para su discusión*. Cuaderno de Ciencias Sociales N° 127. FLACSO. ISSN:1409-3677. San José, Costa Rica.

Ardañaz, R. (2016) en Ana Julia de León Dalfolo - Conocimiento cotidiano y escolar en los niños de Cabo Polonio. Facultad de Psicología. Universidad de la República. Montevideo, Uruguay

Avella, F. (2006). *Geografías del Caribe Colombiano: Estado del Arte*. II encuentro de Investigaciones sobre El Caribe Colombiano. Respirando el Caribe. Vol. II. Editorial Gente Nueva Ltda.: Bogotá, Colombia. 129 - 157. Disponible en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1534/7/06CAPI05.pdf>

Baringo, d. (2013). *La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración*. Quid 16: Revista del área de estudios urbanos del instituto de investigación Gino Germani. Facultad de ciencias sociales. Universidad de Buenos Aires. N° 3 (119-135). Buenos Aires, Argentina.

BID - Banco interamericano de Desarrollo. (2011). *Gestión para resultados en el desarrollo en gobiernos subnacionales*. Módulo 2. La planificación orientada a resultados. Pág. 12.

Caballero, Maybe. (2013). *Una infraestructura portuaria eficiente y competitiva en Colombia. Diagnóstico y perspectivas*. Trabajo de grado para optar por el título de Magister en relaciones y negocios internacionales. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá noviembre 2013. Recuperado de: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstreamTrabajo%20de%20Grado%20FINAL.20131124.pdf>

Cano, A. (1978). Antecedentes constitucionales y legales de la planeación en Colombia. En Gómez, H y Wiesner, E. *Lecturas sobre desarrollo económico colombiano...* Bogotá. Fedesarrollo.

CCO. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC)*. Recuperado de: <http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>

Cuervo, J & Herrán, C. (2013). *La casa en el parque: expresiones domésticas en el espacio público*. Cuadernos de vivienda y urbanismo. ISSN 2027-2103. Vol. 6, No. 12, julio-diciembre 2013: 228-247. Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín, Colombia.

De León, A. (2016). *Conocimiento cotidiano y escolar en los niños de Cabo Polonio*. Trabajo Final de Grado - Pre-Proyecto de Investigación. Universidad de La República: 1- 32. Montevideo, Uruguay.

Delgado, O. (2003). *INTRODUCCIÓN: Geografía, espacio y teoría social*. Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea. Universidad Nacional de Colombia. Editorial Unibiblos. Primera edición, 1-20. Bogotá, Colombia.

Díez, J; Gutiérrez, R, y Pazzi, A (2013) “¿De arriba hacia abajo o de abajo hacia arriba? Un análisis crítico de la planificación del desarrollo en América Latina”. Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder, vol. 4, núm. 2, 199-235.

DNP (1975). Para Cerrar la Brecha. Plan de Desarrollo Social, Económico y Regional 1975 – 1978. Bogotá. Colombia

DNP (2009). Cincuenta años. Departamento Nacional de Planeación. Departamento Nacional de Planeación. ISBN 978-958-8340-45-6. Panamericana Formas e impresos S.A. Colombia

Escuela Superior de Guerra (2017). Ensayos sobre estrategia marítima. El Fomento y Desarrollo de los intereses marítimos, una visión desde Colombia. Departamento Armada. Volumen 6. ISSN 2500-4735. Bogotá D.C.

Franco González, H. (2012). *Evolución de la planeación del desarrollo colombiano: una aproximación teórica*. Revista Universidad EAFIT, 30(96), 45-53. Consultado de <http://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidad-eafit/article/view/1382>

Freire, P y Macedo, D. (1989) Alfabetización. Lectura de la palabra y lectura de la realidad. Barcelona. Paidós-MEC.

Fuentes, Nara. “Del mar, la llanura líquida”. En: Contribuciones en ciencias del mar en Colombia, investigación y desarrollo de territorios promisorios. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Red de estudios de Espacio y Territorio, 2004, de: <http://aprendeonline.udea.edu.co/revistas/index.php/unip/article/view/9582/8822>

García, María C. (2009). *La territorialización del espacio marítimo en Colombia: una construcción de nación a través de los puertos del caribe en el siglo XIX*. Trabajo de grado para optar por título de magister en historia. Universidad de los Andes. Bogotá, noviembre de 2009.

Gobernación de La Guajira (2016). Oportunidad para Todos y Propósito de País. Plan de Desarrollo del Departamento de La Guajira 2016 – 2019. La Guajira, Riohacha. Recuperado de: <http://www.laguajira.gov.co/web/attachments/article/3371/Plan%20de%20Desarrollo%20La%20Guajira%202016-2019%20-%20Parte%201%20De%205.pdf>

Gobernación de La Guajira (2017). Un Nuevo Tiempo. Plan de Desarrollo para La Guajira 2017 – 2019. La Guajira Riohacha. Recuperado de: <http://www.laguajira.gov.co/web/attachments/article/4221/Plan%20de%20Desarrollo%202017-2019.pdf>

Gobernación del Magdalena (2016). Magdalena Social, ¡Es la Vía! Plan de Desarrollo 2016 – 2019. Santa Marta, Magdalena. Recuperado de: http://magdalena.micolombiadigital.gov.co/sites/magdalena/content/files/000180/8979_plandedesarrollo%20magdalena20162019.pdf

Gobernación del Atlántico (2016). Atlántico Líder. Plan de Desarrollo 2016 – 2019. Barranquilla, Atlántico. Recuperado de: http://www.atlantico.gov.co/images/stories/plan_desarrollo/plan_de_desarrollo_2016_2016_definitivo.pdf

Gobernación de Bolívar (2016). Bolívar Si Avanza, Gobierno de Resultados. Plan de Desarrollo 2016 – 2019. Bolívar. Recuperado de: <https://icultur.gov.co/wp/wp-content/uploads/2017/06/PLAN-DE-DESARROLLO-BOL%C3%8DVAR-S%C3%8D-AVANZA-2017-2019.pdf>

Gobernación de Sucre (2016). Sucre Progresa en Paz. Plan de Desarrollo 2016 – 2019. Gaceta departamental de Sucre, Sincelejo. Recuperado de: http://sucr.micolombiadigital.gov.co/sites/sucr/content/files/000023/1140_plan-departamental-de-desarrollo-20162019.pdf

Gobernación de Córdoba (2016). Unidos por Córdoba. Plan de Desarrollo Departamental 2016 – 2019. Córdoba. Recuperado de: http://www.cordoba.gov.co/descargas/plan_desarrollo_2016/Plan-Desarrollo-2016-2019-Unidos-Cordoba.pdf

Gobernación del Valle del Cauca (2016). El Valle Esta en Vos. Plan de Desarrollo del Departamento del Valle del Cauca 2016 – 2019. Santiago de Cali, Valle del cauca. Recuperado de: <file:///C:/Users/Salabiblioteca/Downloads/Plan%20de%20Desarrollo%20del%20Departamento%20del%20Valle%20del%20Cauca%202016-2019%20El%20Valle%20Est%C3%A1%20En%20Vos.pdf>

Gobernación del Cauca (2016). Cauca Territorio de Paz. Plan Departamental de Desarrollo 2016 – 2019. Recuperado de: <https://drive.google.com/file/d/0B88B9ZZJsmHkMzVoTHRjX2hhQTA/view>

Gobernación de Nariño (2016). Nariño Corazón del Mundo. Plan Participativo de Desarrollo Departamental 2016 – 2019. Nariño, Recuperado de: <https://xn--nario-rt.a.gov.co/inicio/index.php/gobernacion/plan-de-desarrollo/354-plan-de-desarrollo-departamental-narino-corazon-del-mundo-2016-2019>

Gobernación de Antioquia (2016). Antioquia Piensa en Grande. Plan de Desarrollo 2016- 2019. Antioquia. Recuperado de: http://www.antioquia.gov.co/images/pdf/ORDENANZA%20PLAN%20DE%20DESARROLLO%20DE%20ANTIOQUIA%202016-2019_FirmaEscaneada.pdf

Herrera, M. (2014). *Introducción: Espacio y Poder*. Ordenar para controlar: Ordenamiento espacial y control político en las neogranadinos, siglo XVIII llanuras del Caribe y en los Andes centrales. Tercera edición: 1 - 22. Universidad de los Andes. Bogotá Colombia.

Mariño A, & Fernández D. (2006). *El mar: una opción de competitividad olvidada*. Innovar, Vol. 16 n. 27). Pg. 117-126. Recuperado el 29 de Agosto de 2017, Recuperado de: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S012150512006000100008&lng=en&tlng=es

Montañez, G. (2001). *Introducción: Razón y pasión del espacio y el territorio. Espacio y territorios*. Razón, pasión e imaginarios. Primera edición, 15-32. Universidad Nacional de Colombia. Editorial Unibiblos. Bogotá, Colombia.

Mustieles, F. (2000). *El palafito como hábitat milenario persistente y reproducible: Modelos palafíticos en lago Maracaibo*. Caracas, Venezuela: Universidad de Zulia.

Palacios, María I. (2014). *El olvido del Mar en el sector de transporte marítimo colombiano*. Especialización en Gerencia en Comercio Internacional. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá, Colombia. Recuperado de: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/13108/1/EL%20OLVIDO%20DEL%20MAR%20EN%20EL%20SECTOR%20DEL%20TRANSPORTE%20MAR%C3%8DTIMO%20COLOMBIANO.pdf>

Rendón, Jairo A. (2001). *El difícil trasegar de la planificación en Colombia*. Revista digital Semestre económico. Facultad de economía industrial. Vol. 4, núm. 8 (2001). Universidad de Medellín. Medellín, Colombia. Recuperado de: <http://revistas.udem.edu.co/index.php/economico/article/view/1395/1451>

Rengifo, J. (2012). Evolución de la planeación regional en Colombia “Tendencias y Perspectivas del Desarrollo Económico”. XII Coloquio Internacional de Geocrítica. Bogotá, Colombia.

Serje, M. (2012). *El mito de la ausencia del Estado: la incorporación económica de las “zonas de frontera” en Colombia*. Cahiers des Amériques latines [Versión digital]. Vol. 71. Pg. 95 - 117. Publicado el 31 de diciembre de 2012. Recuperado de: <https://cal.revues.org/2679>

UAN - Universidad Nacional de Colombia, (s.). *Región Pacífica: Contenido*. Federación de Repositorios de Objetos de Aprendizaje Colombia. Manizales, Colombia. Recuperado el 21 de Septiembre del 2017 de: <http://froac.manizales.unal.edu.co/roapRAIM/scorm/247/index.html>

Wikimedia. (2012). Regiones Naturales de Colombia. Realizado con información de: Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Regiones geográficas de México [mapa], edición 2012, 1:7500000. Recuperado de: https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:SVG_maps_of_regions_of_Colombia