

DETRÁS

de la línea férrea
Y AL BORDE

de la vía alterna



Dinámicas de Resistencia tras acciones de despojo de derechos territoriales en los Barrios Isla de la Paz y la Cima comuna número seis del Distrito de Buenaventura Buenaventura, Enero de 2020

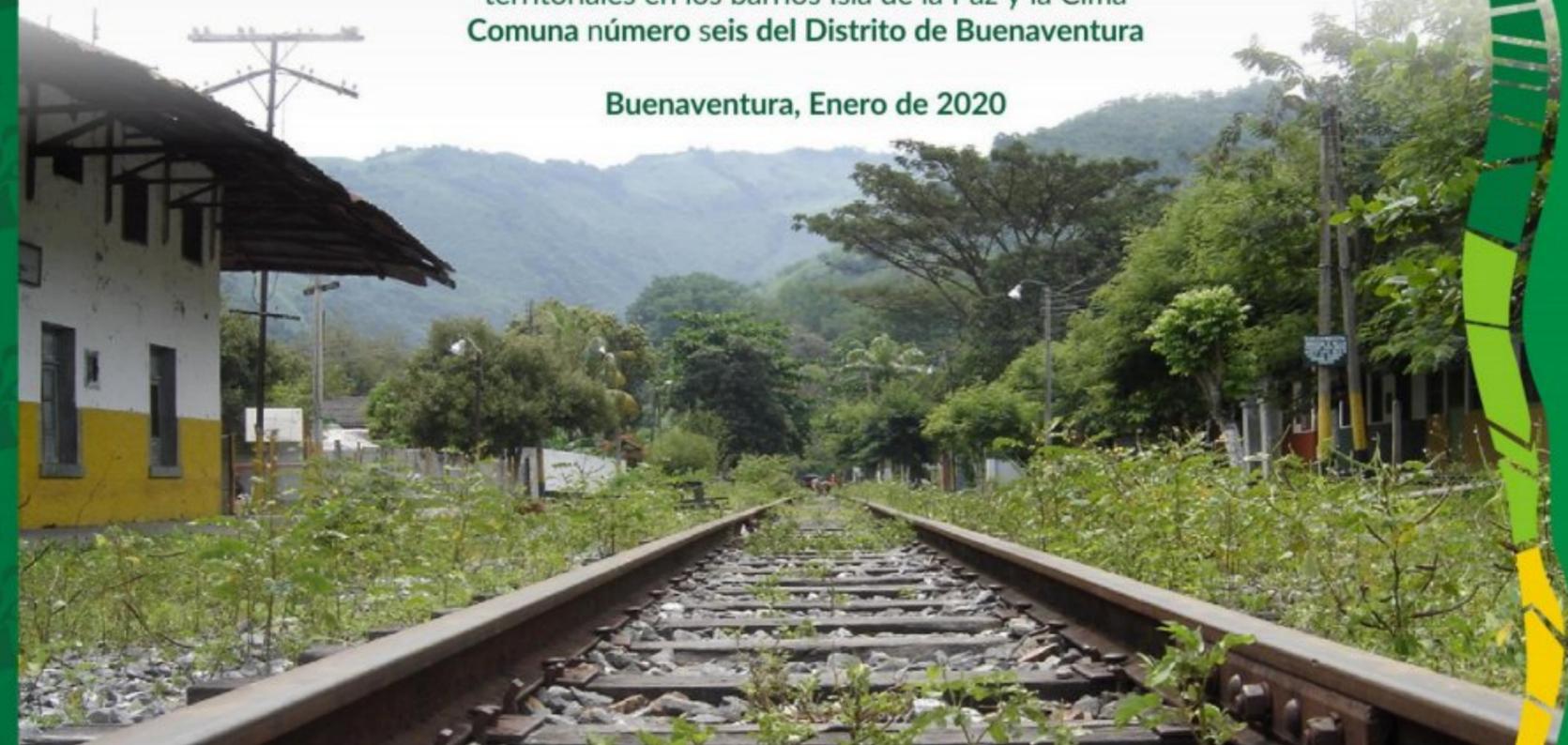




DETRÁS
de la línea férrea
Y AL BORDE
de la vía alterna

Dinámicas de resistencia tras acciones de despojo de derechos territoriales en los barrios Isla de la Paz y la Cima
Comuna número seis del Distrito de Buenaventura

Buenaventura, Enero de 2020



Créditos

Elaborado por:

Danelly Estupiñán Valencia

Edición:

Joaquín Garzón y

Leyla Arroyo Muñoz

Diagramación:

Magda Lourido Perdomo

Impresión:

Javier Cardona

Realizado por:



Con el apoyo de:



"Las opiniones expresadas en este documento son responsabilidad exclusiva de sus autores y no representan necesariamente los puntos de vista del Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados - ACNUR."

Presentación

El Comité Interorganizacional por la Defensa de los Territorios Ganados al Mar en Buenaventura dedica este ejercicio de recuperación histórica de resistencia frente al despojo de tierras y derechos territoriales en los barrios Isla de la Paz y la Cima, al legado de don Temis, porque nos negamos a arrancar de nuestras memorias, su nombre y sus obras, su particular capacidad argumentativa que fastidiaba tanto a nuestros contradictores. Cuando hablaba por largo... tiempo sin alzar la mirada (quizás para esquivar los malos gestos de quienes les incomodaba su reiterativo discurso). Cuando hablaba sin parar, y casi sin respirar; así, ahogado, tratando que ellos entendieran nuestra indignación y dolor, aquellos que nunca tuvieron interés en tener la más mínima empatía con nuestras luchas y aspiraciones. Cuando en algún escenario público se amenazaba la participación para evitar las contradicciones y maquillar el despojo con mentiras y promesas incumplidas, su sonora y valiente voz se elevaba siempre aséptica, llena de pulcritud, pero invadida de indignación y ansias de infinita justicia, la misma justicia que reclamó por vías legales y en la que creyó hasta el día en que ellos materializaron su odio y su ambición, poniéndole precio a su vida o mejor pagando por su muerte.



iii Gracias don Temis por la necesidad de su convicción que nos heredó, carajo!!!

Viene el tren, de medio Lao...¹

Los barrios Isla de la Paz y la Cima, se encuentran ubicados en la comuna número seis del distrito de Buenaventura, en medio de dos megaproyectos viales fundamentales para el funcionamiento de la actividad económica portuaria del país; la línea férrea y la vía interna alterna. El ferrocarril del pacífico se empezó a consolidar en Buenaventura en 1882, con el primer tramo del ferrocarril que comprendía desde el antiguo Muelle Rengifo hoy conocido como la Pagoda, hasta el corregimiento de Córdoba, pero apenas en 1915 se puso en funcionamiento. En la actualidad ambos megaproyectos viales atraviesan las comunas 5, 6 y 9 de la ciudad de Buenaventura.



A pesar de que la red ferroviaria en el momento no está activa, los empresarios y el gobierno nacional siguen manteniendo la idea de su rehabilitación total, con el propósito de mover un millón de toneladas de carga al año a través del tren del pacífico.

En la memoria colectiva de los y las moradoras de estas dos comunidades hermanas después de la construcción de la red vial férrea sus barrios perdieron valor, es como si la línea férrea se convirtiera automáticamente en una línea divisoria que estigmatizó a los pobladores de los barrios que quedaron ubicados detrás de ella, la tierra empezó a perder valor y la vida colectiva se complicó, algunas familias fueron reubicadas, para construir la línea y otras quedaron a unos metros de la misma. Las viviendas de concreto que existían antes de la construcción de la línea férrea, empezaron a presentar daños en su estructura porque el paso del tren generaba ondas muy fuertes que hacían vibrar la tierra y por ende las casas, y el paso del tren era realmente estruendoso. El tren pasaba dos veces al día y dependiendo de la carga que llevara podía demorar entre cinco y diez minutos en desaparecer del barrio.

1. Canto infantil de los niños de comunidades negras de los barrios al margen de la vía férrea: "¿Viene el tren, de medio lao... ...¿quién lo maneja? Puchito Parao"

El tren mata y no paga

Además de los daños a las estructuras de las viviendas que quedaron literalmente al lado de la línea férrea, los habitantes de la comuna seis vivían en constante zozobra por los recurrentes accidentes, donde morían sobre todo niños que jugaban o caminaban de manera desprevenida en la línea y eran atropellados vilmente por el tren. Las madres permanecían muy angustiadas, pues esa vía era un paso obligado para ir a trabajar y a estudiar. El colegio más cercano era La Concentración José Ramón Bejarano y también estaba ubicada al lado de la línea férrea a la altura del barrio Brisas del Mar.

La carrilera era la vía más rápida para llegar al colegio. Después de las muertes frecuentes, el paso del tren adoptó ciertos

protocolos para transitar, entre ellos: reducir la velocidad cuando pasara por barrios, pitar durante todo el trayecto y dar a conocer los horarios de paso del tren. Pero esto no eliminó los riesgos de muerte o descarrilamiento.

Uno de los últimos accidentes provocados por el tren del pacífico fue el 14 de enero de 2016 cuando tres vagones cargados con madera se descarrilaron y uno de ellos destruyó una casa dentro de esa margen. Las familias afectadas no recibían compensaciones por los daños por eso el dicho de las madres era: **"tengan cuidado que el tren mata y no paga"**.

En 1998 el Estado adjudicó la concesión por 30 años a grupos privados para que administraran la rehabilitación de la red ferroviaria, desde entonces "(...) el proyecto ha tenido tres consorcios y numerosos inversionistas de Colombia, Estados Unidos, Israel, Bélgica y ahora Suiza. El primero, fue la firma Tren de Occidente, que sólo empezó a operar en 2003, cinco años después. La luna de miel con esa empresa duró poco y en 2008 tuvo que cederlo luego de dos tribunales de arbitramento"². La concesión de treinta años ya lleva 21 sin éxito alguno.



Imagen tomada de la revista Semana 2016

El caso es que tres presidentes de Colombia han prometido rehabilitar esta vía férrea: Pastrana, Uribe y Santos y no lo han cumplido.

Los concededores del tema han expuesto muchos pretextos, por ejemplo: *que el tramo más problemático del corredor férreo es Buenaventura...*, *que cuatro kilómetros del trazado están afectados por socavones abiertos para extraer oro...*, *que en muchas*

partes del corredor no es posible abrir una franja de seguridad de 12,5 metros debido a que 3.000 viviendas ocupan el espacio a lado y lado, lo que pone en riesgo a 11.000 personas..., *que 32 escuelas funcionan a menos de un metro de la vía férrea...* y *que las "brujitas"³ en San Cipriano y la vida de las personas que regularmente transitan la vía férrea se encontrarían en riesgo si se pone a funcionar nuevamente el proyecto.*

1. (<https://www.semana.com/nacion/articulo/ferrocarril-del-pacifico-detuvo-sus-operaciones/472636> 2016).

OJO: Precisar la descripción de la cita bibliográfica.

2. "Brujita": Medio de transporte particular de la zona que consiste en una XXXXX sobre balineras impulsada por dos braceros con palanca de madera. Actualmente se impulsa con una motocicleta



Decimos pretextos, porque ya quisieran los pobladores de Buenaventura que estas fueran las verdaderas razones para no activar el megaproyecto vial férreo, la preocupación por la vida e integridad de las familias que históricamente han vivido en esos espacios territoriales por donde pasa la vía, pero la verdad es que ni antes ni hoy han importado la vida e integridad de las personas.

8

Lo que existe es una disputa por el control del transporte de carga entre grandes grupos empresariales y el grupo dominante que tiene hoy el control absoluto del transporte de carga por carretera en tractomulas. Si un día se pusieran de acuerdo los poderosos del puerto, se reactivaría la red vial férrea sin importar los riesgos sobre la vida de la gente ni la seguridad de las casas, escuelas y brujitas.

Dinámicas de resistencia tras acciones de despojo de derechos territoriales en los barrios Isla de la Paz y la Cima

Comuna número seis del distrito de Buenaventura

La vía nos desvía



Fuente: INVIAS 2015

9

Por su parte, el megaproyecto vía alterna-interna empezó a construirse en el 1999 y se terminó en el 2002. Según datos de INVIAS en este megaproyecto vial se invirtieron 126.000 millones de pesos; el proyecto consiste en consolidar una variante que evita el paso de vehículos pesado por la avenida Simón Bolívar al interior de Buenaventura, con el propósito de optimizar el tiempo para el traslado de la

mercancía que sale de los distintos terminales portuarios. A finales de los 90 se inicia en la comuna 5 y 6 el censo para identificar el número de familias que serían afectadas en el proceso de construcción de la vía y determinar posibles compensaciones por las afectaciones generadas a los habitantes que estaban ubicados en los espacios de interés del proyecto vial.



Foto: Radio Conversa. El futuro de la Memoria Ciudadanía Ancestrales Buenaventura

Los habitantes de la
comuna número seis, en
general,
compensados por los daños
y perjuicios provocados.

Como lo manifiestan los líderes y lideresas, el Estado sólo pagó las tablas de las viviendas pues según éste los habitantes no son propietarios de las tierras dado que en su gran mayoría no cuentan con títulos de propiedad ya que tradicionalmente las familias han ocupado sus tierras por distintas generaciones, respetando entre sí la propiedad familiar, sin necesidad de tramitar dichos títulos.

Esta forma tradicional y diferencial de ocupación y posesión es desconocida por el Estado Colombiano cuando le conviene. El estado no brindó un plan de reubicación concertado con las familias desalojadas, tampoco ha cumplido con los acuerdos de la Consulta Previa de 1999 que consistían, entre otros, en puentes peatonales con especificaciones técnicas para bicicletas y minusválidos, iluminación y señalización de la vía, implementación de controles de

velocidad, adecuación de caminos y anillos Viales, reparación de viviendas y redes de servicios públicos afectadas durante la construcción, protección y manejo de los ramales de los esteros Aguacate y Aguacatico que son canales de acceso de lanchas y canoas de pescadores artesanales de la zona y reposición de árboles frutales y maderables que se talaron durante la construcción.