



Publicación de la Corporación Viva la Ciudadanía. Cada autor es responsable de sus ideas y para nada compromete el pensamiento de la organización.

Opiniones sobre este artículo escribanos a:

semanariovirtual@viva.org.co

www.viva.org.co

El puerto de la discordia en Taganga

Es clave que, en este año electoral, los candidatos a la Alcaldía de Santa Marta asuman una posición política coherente al respecto y sean consecuentes con plantear adaptar a la ciudad a las consecuencias de proyectos de esta magnitud o de contar con la voluntad política de impedirlos.

Ricardo Villa Sánchez

Abogado, Magister en Desarrollo Social

“El progreso excluye al consenso”... Ulrich Beck.

En el año 2008, a la Bahía de Taganga la llamaron el mar rojo. Cerca de 10 toneladas de aceite de palma crudo, desde el terminal de gráneles líquidos del Caribe, ante la imprudencia en el manejo de válvulas de escape de su planta, se derramaron desde la playa de El Boquerón, hasta Playa Grande, en cerca de 50 metros hacia el mar, que contaminaron el ecosistema marino, llenando de desesperanza a la gente nativa, con este daño ambiental, de alto costo socioeconómico, en turismo y pesca, que nunca se reparó en su totalidad.

A pesar de la protesta en defensa de su territorio, de un amplio sector de ciudadanías libres locales con la veeduría Taganga Despierta y de Colombia, de organizaciones [ambientalistas internacionales](#), de la [academia](#), y hasta de [congresistas](#) como Antonio Sanguino de la bancada alternativa; de que no está claro el uso del suelo por un POT obsoleto o de los riesgos ambientales y sociales que generaría este puerto multipropósito de Las Américas; de que el debate aún no se ha saldado con los líderes locales o con la gente que sería afectada, y sin que aún se definan posiciones al respecto, más allá de los intereses particulares, de la alta rentabilidad que, de seguro, para unos pocos, generará este negocio; en la actualidad, valga la coincidencia, la misma empresa que se sancionó por el desastre ambiental de 2008, participa a través de su empresa matriz DAABON y de Mitsubishi corp, de la concesión —ya con [viabilidad](#) de la institucionalidad pública local y nacional— que sea útil para la comercialización, entre otros productos, de aceite de palma crudo por medio de este puerto que, pese a la [censura y miedo](#) que generaría, debería empezar a operar este año.

Vale la pena subrayar que la multinacional samaria DAABON, a quienes muchos llaman los dueños de la ciudad y que además cuentan con operadores logísticos portuarios en República Dominicana y otros países, no sólo ha tenido que responder por esta acusación del desastre ambiental de 2008 en Taganga sino por escándalos como el de la enajenación de las tierras de la [Hacienda Las](#)

[Pavas](#) en el sur de Bolívar, donde al parecer ocurrieron violaciones a los derechos humanos, despojo de tierras y desplazamiento de campesinos, que aún siguen sin resolverse. Además, es importante resaltar las dificultades y daños que ha traído consigo en Santa Marta, la presencia de la bonanza del narcotráfico. Aún pesan en el escenario local los continuos decomisos de cargamentos de drogas ilegales en el Puerto de Santa Marta, con los debidos controles que genera esta concesión portuaria de varios socios —entre los que están las compañías del nuevo puerto— y la participación del Distrito, pero que muchas veces se los pasarían por la faja las mafias. La pregunta es: ¿cómo será con un nuevo puerto privado?

Siempre nos cuentan del barrio tradicional de Santa Marta, El Ancón que muchos recuerdan como la frontera entre el casco histórico de la ciudad y las playas de Taganga, que fue desplazada su población; también otros recuerdan al cerro de Punta Betín que negociaron para extender la logística portuaria concesionada; o de la gente que antes recorría el puerto, para ganarse el pan de cada día o para recoger banano de rechazo y completar, con la pesca, el sustento diario, pero ahora encuentran una ‘trumpada’ de muro que separa a la ciudad, de un puerto que, a pesar de contar con operación privada, es de todos. Muchas veces también, analizas la paradoja de que cuando manifiestan algunos de los líderes locales y las élites tradicionales, que un megaproyecto va a impulsar el desarrollo de la ciudad, quizás argumentarían que muchos están untados de la mantequilla. Ojalá no sea así. Es clave que, en este año electoral, los candidatos a la Alcaldía de Santa Marta asuman una posición política coherente al respecto y sean consecuentes con plantear adaptar a la ciudad a las consecuencias de proyectos de esta magnitud o de contar con la voluntad política de impedirlos. Por lo pronto, ojalá la presión y el compromiso ciudadano, tanto en la movilización como con acciones judiciales, logren detener este inminente desastre ecológico y social que se impulsa en Santa Marta.

Edición 649 – Semana del 24 al 30 de agosto de 2019