

Procesos de producción del tiempo en una modernidad confusa:

Buenaventura, 500 años

Processes of time
production in a confusing
modernity:

Buenaventura, 500 years

Processos de produção do
tempo numa modernidade
confusa:

Buenaventura, 500 anos

Processus de production du
temps dans une modernité
confuse :

Buenaventura, 500 ans

Fuente: Autoría propia

Autor

David Millán Orozco

Ministerio de Vivienda, Ciudad y
Territorio

davidmillanorozco@gmail.com
<http://orcid.org/0000-0001-5005-9201>

Recibido: 31/05/2025

Aprobado: 02/10/2025

Cómo citar este artículo:

Millán, D. (2025). Procesos de producción del tiempo en una modernidad confusa: Buenaventura, 500 años. *Bitácora Urbano Territorial*, 35(II): 213-226.

<https://doi.org/10.15446/bitacora.v35n2.121939>

Resumen

El artículo indaga en el concepto Procesos de producción del tiempo, siguiendo la propuesta teórica que integra los procesos de producción de Sociedad, Espacio y Tiempo, en la construcción de territorio, y específicamente en la configuración territorial de Buenaventura, en el Pacífico colombiano. Para ello, acude a momentos, decisiones y eventos que han determinado el desenvolvimiento del lugar de estudio como un enclave territorial de intensas dinámicas sociales, económicas y políticas. Es una aproximación cualitativa al decurso histórico de Buenaventura, ante el cual el autor se instala de manera crítica, demostrando cómo algunas actuaciones de diversos actores e instituciones, en múltiples episodios, han contribuido, tanto al logro de importantes hitos, como a la negación de la posibilidad de configurar una ciudad – puerto como la requiere el país en el Pacífico colombiano. El artículo es producto de la investigación doctoral del autor, quien aspira al título de Doctor en Estudios territoriales de la Universidad de Caldas.

Palabras clave: Estado, territorio, tiempo, modernidad, proceso

Autor

David Millán Orozco

Arquitecto (U. del Valle). Máster en Política territorial y urbanística (U. Carlos III). Doctor en Estudios territoriales (U. de Caldas). Docente universitario ocasional, asesor, consultor y servidor y gerente público en gobiernos de Cali, Bogotá y entidades del orden nacional. Con diversas publicaciones sobre planeación del desarrollo, ordenamiento territorial y gestión de residuos sólidos urbanos. Actualmente es asesor en el Ministerio de Vivienda, ciudad y territorio.

Abstract

The article investigates the concept Production processes of time, following the theoretical proposal that integrates the production processes of Society, Space and Time, in the construction of territory, and specifically in the territorial configuration of Buenaventura, in the Colombian Pacific. To do this, it looks at moments, decisions and events that have determined the development of the place of study as a territorial enclave of intense social, economic and political dynamics. It is a qualitative approach to the historical course of Buenaventura, before which the author positions himself critically, demonstrating how some actions of various actors and institutions, in multiple episodes, have contributed, both to the achievement of important milestones, and to the denial of the possibility of configuring a city - port as required by the country in the Colombian Pacific. The article is the product of the doctoral research of the author, who aspires to the title of Doctor in Territorial Studies from the University of Caldas.

Keywords: State, territory, time, modernity, process

Resumo

Este artigo explora o conceito de Processos de Produção do Tempo, seguindo uma proposta teórica que integra os processos de produção de Sociedade, Espaço e Tempo na construção do território e, especificamente, na configuração territorial de Buenaventura, no Pacífico colombiano. Para tanto, examina momentos, decisões e eventos que moldaram o desenvolvimento do local de estudo como um enclave territorial de intensa dinâmica social, econômica e política. Trata-se de uma abordagem qualitativa do percurso histórico de Buenaventura, que o autor examina criticamente, demonstrando como certas ações de diversos atores e instituições, em múltiplos episódios, contribuíram tanto para a conquista de marcos importantes quanto para a negação da possibilidade de configurar uma cidade portuária como a que o país requer no Pacífico colombiano. Este artigo é produto da pesquisa de doutorado do autor, que cursa o Doutorado em Estudos Territoriais pela Universidade de Caldas.

Palavras-chave: Estado, território, tempo, modernidade, processo

Résumé

Cet article explore le concept de processus de production du temps, suivant une proposition théorique intégrant les processus de production de la société, de l'espace et du temps à la construction du territoire, et plus particulièrement à la configuration territoriale de Buenaventura, dans le Pacifique colombien. Pour ce faire, il examine les moments, les décisions et les événements qui ont façonné le développement du site d'étude en tant qu'enclave territoriale d'intenses dynamiques sociales, économiques et politiques. Il s'agit d'une approche qualitative du parcours historique de Buenaventura, que l'auteur analyse de manière critique, démontrant comment certaines actions de divers acteurs et institutions, à travers de multiples épisodes, ont contribué à la fois à la réalisation d'étapes importantes et à la négation de la possibilité de configurer une ville portuaire comme le pays l'exige dans le Pacifique colombien. Cet article est le fruit de la recherche doctorale de l'auteur, qui poursuit un doctorat en études territoriales à l'Université de Caldas.

Mots-clés : État, territoire, temps, modernité, processus

**Procesos de producción del tiempo en una modernidad confusa:
Buenaventura, 500 años**

Introducción

“Más allá, tras esas montañas, hay un ancho mar, y todos los ríos que corren hacia él llevan oro”

Stefan Zweig

Stefan Zweig (2023) llama La Huida hacia la inmortalidad al descubrimiento del mar Pacífico en 1513 por Vasco Núñez de Balboa. Es uno de los momentos estelares de la humanidad, pues al navegante europeo, tan acostumbrado a las rutas del Atlántico, le eran desconocidas la ubicación, las dimensiones y riquezas de esta masa de agua oceánica.

Un poco más tarde, en julio de 1540, Don Pascual de Andagoya lograba hacer sitio en la Bahía de La Cruz, iniciando un ciclo histórico de casi 500 años de fundación hispánica de Buenaventura sobre el océano Pacífico, en el occidente de Colombia. Lo haría a escasos 400 kilómetros al sur del primer lugar conquistado en la serranía del Darién, entre las actuales Colombia y Panamá.

Los habitantes originarios ingresaron al nuevo continente 15 000 años atrás por el estrecho de Bering. Los últimos conquistadores empiezan el descenso por el Pacífico milenios después, desde el Darién hasta el actual Perú y posteriormente a tierras más al sur, redescubriendo lo que pobladores asentados habían consolidado ya como hábitats y territorialidades.

El paso gradual del nomadismo al sedentarismo de la especie humana, entre 15 000 y 12 000 años antes del redescubrimiento de América por parte de Colón y sus cuadrillas, indica una transformación estructural de diversos procesos de producción. Cuando surge la decisión del asentamiento, y por tanto la transformación cualitativa de la movilidad del grupo social, pasando de una movilidad lineal o circular nómada, a una movilidad especializada al interior del asentamiento y entre diversos asentamientos en red, se complejiza no solo la producción del espacio, sino también la producción del tiempo por parte de las sociedades humanas. Así, la relación espacio-tiempo inicialmente referida a la remota creación del universo, y posteriormente a dinámicas nómadas asociadas a los ciclos de la naturaleza, es reinterpretada como sociedad-espacio-tiempo, en que la sociedad actúa como productora de nuevas manifestaciones del tiempo en el marco de la producción del espacio para los nuevos asentamientos.

De esta manera se practica la fase de relativa sedentarización de la humanidad que, en todo caso, conserva alta composición nómada. Las estructuras sociales, cohesionadas por el lenguaje y las formas organizativas; las estructuras espaciales, con sus respectivas tecnologías, y las estructuras temporales, con nuevas dinámicas en movilidad, son soportes de la integración de estos tres procesos de producción. Las estructuras sociales devienen estructuras mentales: discursos, creencias, ficciones, mitos, narrativas, relatos, valores, y las estructuras espaciales se hacen prácticas, técnicas, materialización, especialización, delimitación, fronteras, gestión de riesgos, conflictos, armas, fortificaciones, infraestructuras, edificaciones, cultivos, riegos, excedentes, almacenamiento, distribución, intercambio. Las estructuras temporales se definen por la movilidad y devienen ritmos, calendarios, traslados, desplazamientos, intercambios, pausas, flujos, intervalos, viajes, oscilaciones y eventos.

El presente artículo busca develar algunos códigos que son importantes para intentar comprender las dinámicas que dan lugar a los complejos relacionamientos y la confusa materialización de la ciudad en Buenaventura, en uno de los lugares estratégicos para la modernidad colombiana.

Lefebvre (1974) se refiere al espacio como un producto social desde una perspectiva marxista. El presente escrito aplica la misma regla hermenéutica a los procesos de producción del tiempo. El tiempo es un producto social y no solo dinámicas de la naturaleza. No hay civilización sin procesos de producción, tanto de Sociedad y Espacio, como de Tiempo, de cuya integración surge el Territorio. Pero los cambios en el territorio suceden en la producción de Sociedad antes que en el espacio-tiempo. Los cambios se dan en las interrelaciones y configuraciones sociales, es decir, en el lenguaje, las estructuras mentales y los comportamientos humanos, antes que en las configuraciones espaciales y temporales, que necesariamente reflejan las primeras.

El presente artículo no pretende ser exhaustivo en los acontecimientos surtidos en el lapso de cinco siglos, desde el inicio de la aventura de los enviados por los reinos de Aragón y Castilla, y hasta los más recientes hechos estudiados en la investigación adelantada. Busca develar algunos códigos que son importantes para intentar comprender las dinámicas que dan lugar a los complejos relacionamientos y la confusa materialización de la ciudad en Buenaventura, en uno de los lugares estratégicos para la modernidad colombiana.

Producción del Tiempo y Configuración Territorial: el caso Buenaventura

La comprensión del tiempo como una construcción social se ha enriquecido desde diversas perspectivas filosóficas y sociológicas. Según Heidegger (1924, p. 6) el tiempo “Existe solo en virtud de los cuerpos y las energías contenidas en él [...] persiste solo a consecuencia de los acontecimientos”. Esta concepción abre paso a una noción relacional del tiempo, clave en los estudios territoriales contemporáneos. Elías (2013), por su parte, lo define como una construcción simbólica derivada de la relación entre procesos; donde uno se convierte en parámetro para los demás. Por otro lado, García (1976, p. 68) afirma que “el tiempo no es más que una perspectiva de la estructura social”, lo que refuerza su carácter histórico-cultural.

Así, el tiempo no puede disociarse de los procesos de producción del espacio y de la sociedad, pues es el tercer eje constitutivo del territorio y mantiene con los otros dos una relación de interdependencia e interdeterminación (Monnet, 2010; Jolly, 2013). Esta triada, espacio, tiempo y sociedad, construye el territorio no como una entidad dada, sino como una resultante de experiencias, decisiones y conocimientos colectivos, donde el tiempo, por lo tanto, se configura desde una conciencia social activa que decide cuándo y cómo actuar, transformar y habitar.

Para Heidegger (1924), el ser humano, en tanto *Dasein*, no es mero testigo del tiempo, sino agente que lo impulsa. En ese sentido, desde su existencia concreta, el sujeto humano produce el acontecer. Esta idea se proyecta hacia la noción de un *Dasein* colectivo que transforma el territorio mediante su presencia activa. No se trata del tiempo que simplemente transcurre, sino del tiempo que sucede: el que se produce mediante decisiones orientadas, a través de actuaciones que reconfiguran las condiciones sociales y espaciales.

Eliás (2013; 2019) complementa esta lectura al vincular la producción temporal con el proceso civilizatorio. Sostiene que la civilización implica una progresiva integración y armonización de las temporalidades individuales y colectivas. No obstante, en la modernidad, estas estructuras temporales se subsumen bajo una lógica racionalista representada por el calendario y el reloj, lo que provoca una crisis de referencias simbólicas (Porto, 2001). Ahora bien, en territorios como Buenaventura, esta crisis se manifiesta como una desconexión entre los marcos temporales impuestos y las realidades sociales locales, lo que dificulta su desarrollo coherente.

Llanos (2010) describe el territorio como un espacio atravesado por la tensión entre distintos regímenes temporales —lineales, cíclicos y simultáneos— que se combinan y articulan de formas únicas en cada sociedad. En este sentido, la producción del tiempo se vuelve también producción de sentido. García (1976) lo aduce que el tiempo cultural es reversible y estructurado por los elementos internos de cada cultura, convirtiéndose en condición esencial de la vida sociocultural.

A partir de esta lógica, la institucionalización del tiempo encuentra en el Estado un agente fundamental, pues, a través de dispositivos normativos —como calendarios escolares, mandatos políticos, vigencias fiscales o jornadas laborales— el Estado regula la experiencia temporal. Eliás (2019) argumenta que el éxito de este modelo depende de su capacidad para sincronizar sus estructuras con las dinámicas sociales que pretende regir. Cuando esta sincronización fracasa, como ocurre en múltiples regiones colombianas, se produce una dislocación estructural entre institucionalidad y sociedad.

Por su parte, Porto (2001) señala que las prácticas espaciales y temporales no son neutras, sino que “siempre expresan algún tipo de contenido de clase o social, y en la mayor parte de los casos constituyen el núcleo de intensas luchas sociales” (p. 265). Esta dimensión conflictiva convierte al tiempo en un campo de lucha por el sentido. Cuando el Estado impone estructuras temporales sin atender a las formas preexistentes de organización social y territorial, produce exclusión. Un Estado que no articula estas realidades múltiples es un Estado territorialmente fallido.

Pero el tiempo también puede ser producido desde fuera de la órbita estatal, ya que las sociedades pueden configurar sus propios marcos temporales. No obstante, esta producción autónoma tampoco garantiza justicia o equidad, ya que suele estar atravesada por relaciones de poder desiguales, intereses dominantes y falta de mecanismos de redistribución. Han (2021) conceptualiza esta tensión como una crisis de la temporalidad moderna; a saber, una época en la que el tiempo se diluye sin consolidar procesos transformadores. Es el tiempo que pasa, sin suceder.

En este escenario, Han (2021) propone que la historia, entendida como producción de sentido, solo puede emerger de una velocidad social adecuada. “Una velocidad demasiado baja [...] genera un atasco que impide cualquier movimiento” (p. 47), mientras que una velocidad excesiva destruye el sentido. El equilibrio temporal es, entonces, un prerrequisito para la historia y la acción colectiva significativa.

Este equilibrio tiene un componente experiencial que Han (2021), en su interpretación de Baudrillard (1995), sintetiza en la noción de aroma del tiempo. Esta metáfora expresa la capacidad del tiempo para adquirir profundidad, dirección y tensión narrativa. Solo cuando existe duración, compromiso y horizonte, el tiempo adquiere este aroma. “El tiempo comienza a tener aroma cuando cobra una tensión narrativa, cuando gana en profundidad y amplitud” (Han, 2021, págs. 37-38). Desde esta perspectiva, la desaparición de las prácticas sociales que conectaban presente y futuro, como la promesa, la fidelidad o el compromiso, revela una crisis estructural de sentido.

Superar esta crisis implica una transformación ética, política y cultural. Por ejemplo, Elias (2013) previene que muchos individuos no perciben el carácter simbólico del tiempo. Solo una síntesis consciente, producida por actores organizadores, permite comprender y reorientar las relaciones sociales, espaciales y temporales hacia formas más justas y cohesionadas. La experiencia del tiempo, lejos de ser neutra, está mediada por decisiones colectivas, estructuras de poder, tecnologías de control y disputas simbólicas.

En este marco, decidir qué hacer, cuándo y cómo, es una tarea profundamente política; pues el tiempo, como el espacio, no es un recurso dado, sino una forma de organización social que puede ser apropiada, expropiada o transformada. Toda experiencia temporal implica mediaciones técnicas, éticas, estéticas y administrativas. En ese orden, el sujeto colectivo debe optar por doblegarse, disciplinarse o rebelarse creativamente ante las formas impuestas de temporalidad.

Ya Elias (2013) había señalado que el tiempo es uno de los símbolos que los seres humanos deben aprender como

medio de orientación. Esta capacidad simbólica es resultado de una evolución histórica y su apropiación consciente se convierte en una posibilidad de autonomía (Harari, 2015). Cuando los sujetos internalizan estas formas simbólicas, pueden intervenir sobre su destino temporal y espacial y, en las sociedades modernas, esta intervención se convierte en una necesidad urgente.

Por otro lado, la producción moderna del tiempo responde a exigencias de aceleración, eficiencia y sincronización (Harvey, 2008). Elias (2013) muestra cómo la cultura material y los ritmos de producción industrial presionan para que el tiempo se articule de forma casi frenética. No obstante, esta aceleración no debe confundirse con progreso. Solo cuando hay integración consciente entre sociedad, espacio y tiempo, puede hablarse de modernidad en sentido pleno; de lo contrario, lo que emerge es una modernidad vacía, alienada.

En la actualidad, el tiempo opera como una variable estratégica en la producción del espacio, no como un fondo neutro, sino como un componente activo que organiza y condiciona las dinámicas sociales. Se convierte así en un indicador clave del desarrollo territorial. La capacidad de producir un tiempo que sucede —es decir, que genera transformaciones concretas— marca la diferencia entre sociedades modernas y premodernas. El contraste entre ciudades como Quito, Bogotá y Buenaventura lo evidencia: mientras Quito avanza con un metro subterráneo y Chancay con un puerto estratégico, Bogotá opta por infraestructuras caducas y Buenaventura permanece aún confusa. Estas brechas no se explican únicamente por recursos, sino por la incapacidad del Estado y la sociedad para producir el espacio-tiempo con beneficios para todos.

Por su parte, Lefebvre (2007) advierte que en las ciudades actuales, los ritmos de vida están cada vez más subordinados al mercado, pues el tiempo urbano no responde a necesidades sociales, sino a la lógica de producción y consumo. “El ritmo es parte del producto y de todo lo que organiza la vida cotidiana” (pág. 10). Esta subordinación convierte al tiempo en un dispositivo del capital, alterando las formas de sociabilidad, trabajo y reproducción de la vida. Incluso las campañas coloniales pueden ser leídas como formas tempranas de producción temporal moderna, ya que estas empresas expansionistas reconfiguraron el espacio-tiempo global al servicio de los imperios. La historia territorial de Buenaventura se inscribe en esta lógica de larga duración (Braudel, 1958) una secuencia de apropiaciones, resistencias y resignificaciones que conforman su actualidad.

En definitiva, la historia no es solo memoria; es principalmente una producción activa del tiempo. La forma en que una sociedad decide —o se exige de— su relación

con el tiempo determina su capacidad de agencia colectiva. Reflexionar sobre el territorio exige, por lo tanto, interrogar los modos en que producimos, negociamos o desperdiciamos el tiempo. Porque el tiempo también puede ser expropiado, como la tierra, como la ciudad. A partir de esta perspectiva, las páginas siguientes explorarán cómo se han producido, o interrumpido, las formas temporales en la historia de Buenaventura, identificando los momentos clave donde el tiempo dejó de suceder o fue activamente producido por actores sociales específicos.

Surgimiento de Buenaventura

El puerto de Buenaventura fue concebido por exploradores y navegantes, entre los muchos enviados por la monarquía española con el objetivo de establecer puntos fijos en tierras que, hasta finales del siglo XV, no aparecían en la cartografía de los imperios dominantes. Las coronas de Castilla y Aragón crearon puertos para conectar las tierras conocidas del mundo occidental con las nuevas por descubrir, asegurando así los flujos de intercambio necesarios para sostener las coronas en lo que sería España. Estos enclaves cumplían la función de conectar aquella primera globalización de imperios, cinco siglos atrás.

En los primeros tiempos de la conquista, Buenaventura no figuraba como un enclave estratégico, pues las rutas principales de navegación se concentraban en el mar Caribe. Solo tras el hallazgo del océano Pacífico, la bahía adquirió relevancia, estableciéndose el primer puerto fluvial en la desembocadura del río Anchicayá, en el lugar nombrado como Buena ventura. Ese momento confirmó la existencia del otro océano, buscado en vano por Colón, Cabot, Corte-Real y otros célebres navegantes (2023). No obstante, ese espacio ya estaba habitado y cargado de sentido: era territorio ancestral de pueblos originarios de la América precolombina, quienes lo conocían como la bahía de Suiza (Velásquez, 2020)^[1].

Casi cinco siglos pasaron hasta la configuración del actual Distrito de Buenaventura, ubicado al occidente del departamento del Valle del Cauca, Colombia, con una extensión de 6,078 kilómetros cuadrados. Este territorio abarca desde las costas del océano Pacífico hasta las cumbres de la Cordillera Occidental, en el sector de los Farallones de Cali.

Buenaventura surge del encuentro conflictivo entre sentidos dados al lugar por dos grupos poblacionales — el originario y el ocupante — y de dinámicas de diverso orden que, con nuevos grupos poblacionales (africanos,

afrodescendientes, mestizos) y sus respectivos procesos productivos, durante 500 años han configurado el carácter primero fluvial, y luego marítimo, de lo que hoy se conoce como el principal puerto de Colombia sobre el Océano Pacífico. La Ciudad existirá después del Puerto.

En este mismo espacio convergen múltiples procesos de construcción territorial, según los grupos sociales que las agencian. Durante sus casi 500 años, Buenaventura ha sido producto de fuertes tensiones entre las poblaciones presentes. También la diacronía y desarmonía entre las visiones sobre Puerto y Ciudad ha generado una brecha social y espacial, alimentando conflictos mal gestionados, muchos de los cuales derivaron en violencia.

Así, Buenaventura ha sido transformada por su momento fundacional y los conflictos posteriores. Su nacimiento como puerto o surgidero (Aprile-Gnisset, 2002), aislado de los eventos del entorno, se convierte en el eje de cada reconfiguración desde su sitio. Desde sus inicios, se instala como un punto fijo en una campaña conquistadora dentro de una globalización económica y cultural. Por ello, en Buenaventura pesa más la condición de puerto que de ciudad. El signo fundacional no corresponde a la creación de una ciudad, por lo que su configuración no proporciona un espacio físico ni relacional suficiente para consolidarla como tal. Por ello, en Buenaventura se produce de mejor manera el tiempo del Puerto que el de la Ciudad.

En la perspectiva de Lefebvre (1974)^[2], aunque la fundación de un puerto implica necesariamente una correlación con la ciudad, en el caso de Buenaventura este vínculo no pudo materializarse de inmediato. La resistencia de los pueblos originarios impidió que el espacio fuese vivido como ciudad en sus inicios. Pascual de Andagoya intentó establecer una urbe y obtener reconocimiento de las coronas que financiaban la conquista, pero sin éxito. Así, se impuso una lógica fundacional que antepuso el Puerto a la Ciudad, la cual solo emergió más tarde, no como proyecto conquistador, sino como resultado de las dinámicas coloniales. De ahí que la ciudad comenzara a configurarse dos siglos después del emplazamiento del puerto. En 2040 se cumplirán 500 años de la fundación del puerto, no de la ciudad.

Y es que parte de los problemas de la ciudad en proceso derivan del hecho de no producir la espacialidad adecuada.

[1] Afirmación del geólogo Andrés Velásquez, en entrevista que se llevó a cabo en la ciudad de Cali, el día 01 de febrero del año 2020.

[2] Así va tomando forma de triada conceptual: (a) La práctica espacial, que engloba producción y reproducción, lugares específicos y conjuntos espaciales propios de cada formación social; práctica que asegura la continuidad del seno de una relativa cohesión. (b) Las representaciones del espacio, que se vinculan a las relaciones de producción, al “orden” que imponen y, de ese modo, a los conocimientos, signos, códigos y relaciones “frontales”. (c) Los espacios de representación, que expresan (con o sin codificación) simbolismos complejos ligados al lado clandestino y subterráneo de la vida social, pero también al arte (que eventualmente podría definirse no como código del espacio, sino como código de los espacios de representación).

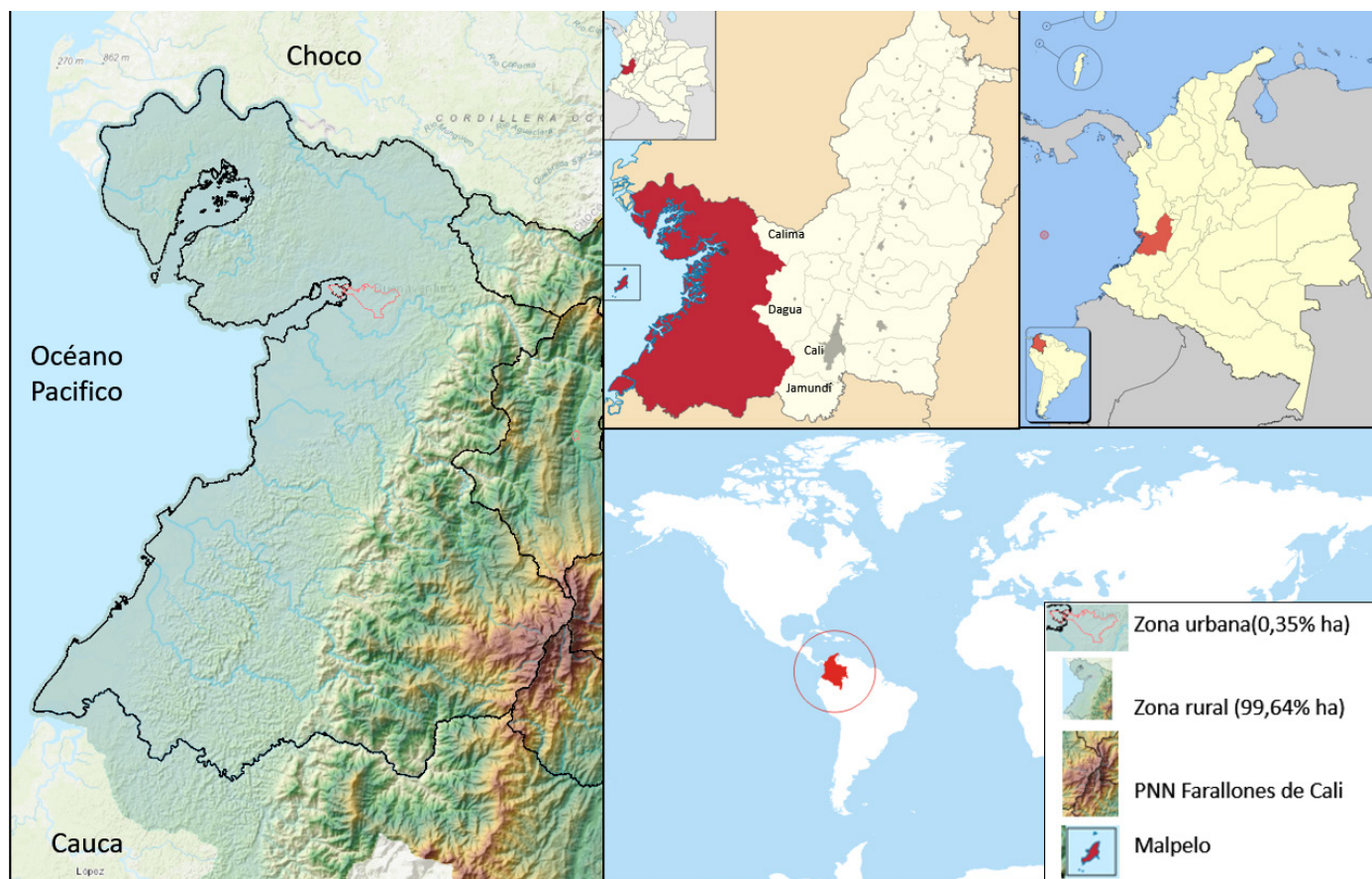


Figura 1. Ubicación geográfica de Buenaventura

Fuente: Elaboración propia con base en mapas de Wikipedia (2011).

da para las manifestaciones urbanas requeridas por su desarrollo. Esto genera pasivos espaciales, ambientales y sociales en una deficiente configuración territorial de alcance regional.

Los déficits en la producción social del espacio en Buenaventura se reflejan también en la localización periférica de la población respecto a las actividades centrales, y en las condiciones de pobreza y miseria que hoy marcan su desarrollo irregular; la desigualdad espacial es un hecho evidente en la morfología urbana. En contraste, otros territorios urbanos del país, con menores recursos, han alcanzado niveles más aceptables de servicios sociales y de configuraciones espaciales. Diversas interacciones, escalas, concepciones y acciones sobre la producción del espacio generan distintas configuraciones territoriales.

En Buenaventura, la integración y diferenciación de los procesos de ciudad no ha sido afortunada, puesto que no se han encontrado las condiciones para construir y establecer un relato diferente al de sino fundacional como puerto^[3]. No ha sido tampoco suficiente el paso de casi

500 años de historia para lograr la consolidación de un puerto moderno, ni 300 años para la construcción de una ciudad moderna; mucho menos para el logro de una estrecha simbiosis entre estas dos entidades urbanas. Entre otras cosas, porque el Estado colombiano no ha transformado radicalmente su visión sobre la producción de Buenaventura. El Estado carga con el peso de la Regeneración conservadora del siglo XIX y no ha operado cambios en sus lógicas político-administrativas para permitir que en Buenaventura prospere una ciudad. Pero aún hay quienes creen que se puede construir autonomía territorial sobre una epistemología y tecnología administrativa del centralismo asfixiante, como las élites empresariales y políticas asentadas en Cali, que reproducen el modelo centralista del Estado.

en la París de principios del siglo XIX, posterior a la revolución que marcó el paso de la Monarquía al Imperio francés, pasando por la breve Primera República de finales del siglo XVIII. Esta ruptura hizo posible la renovación urbanística de París, soportada en los cambios sociales y políticos de la época. Una destrucción creativa a escala nunca vista en el mundo moderno. Sin profundizar en un juicio de valor sobre lo sucedido en París y en algunas otras ciudades, la referencia es útil para anotar que Buenaventura no ha conocido eventos lo suficientemente transformadores de una tendencia de crecimiento que inició desde el establecimiento del primer puerto hasta los días presentes, salvo algunos eventos puntuales que no han desencadenado transformaciones estructurales.

[3] David Harvey (2003; 2014a) refiere a la ruptura que propiciaron Napoleón y Haussmann

La interacción entre espacio, sociedad y tiempo no responde a una fórmula de valores constantes, sino a una dinámica cambiante con vectores de intensidad y dirección variables. Factores como las políticas estatales, la inversión pública o privada, la demanda laboral, las migraciones, las violencias, los flujos comerciales, la producción nacional, las tasas de cambio, la inestabilidad climática o las epidemias configuran versiones particulares del territorio en cada espacio-tiempo. Desde los estudios territoriales, el concepto de espacio-tiempo alude precisamente a estas formas específicas en que se materializan las relaciones sociales. Si buena parte de nuestros conflictos territoriales derivan de fallas estructurales en la producción del espacio^[4], no es menos cierto que enfrentamos también serias dificultades en la producción del tiempo^[5].

Por ello, cualquier reconstrucción de las cosas supone una reconfiguración de las relaciones sociales: al hacer y rehacer la ciudad nos hacemos y rehacemos a nosotros mismos, tanto de manera individual como colectiva. Construir la ciudad como ser vivo es reconocer su potencial como cuerpo político. (Harvey, 2014a, p. 74)

El territorio se manifiesta en su proceso de reconfiguración, tanto por las relaciones que permitieron cambios posibles (lo alcanzado), como por aquellas que impidieron cambios deseables (lo planificado o imaginado, pero no realizado). Es en estas relaciones entre espacio, sociedad y tiempo donde los estudios territoriales buscan las claves históricas que explican configuraciones complejas del territorio, como en este caso. Identificar el primer punto de quiebre del relato histórico implica analizar el encuentro entre los modos de producción del espacio: por un lado, las necesidades de la población indígena y su vínculo con el medio natural; por otro, las pretensiones del conquistador, que introducen tensiones fundacionales aún presentes.

La Conformación del Lugar

Una breve mirada al antes de Buenaventura, puede aportar algunas señales importantes:

Se puede suponer que, durante el periodo aproximado de 3.000 a 1.000 A.C. Colombia, Ecuador y el Alto Amazonas formaban la verdadera área de clímax cultural del Nuevo Mundo, la cual servía de fuente cultural al Perú y a Mesoamérica, regiones que en aquel entonces eran marginales

a la gran corriente de los desarrollos americanos. (Cifuentes, 2018, p. 43)

No fue fácil para los conquistadores identificar un emplazamiento en las costas de Buenaventura, pues el mar calmo al que denominaron Pacífico posee accidentes geográficos y corrientes marinas que no facilitaron la aproximación de las embarcaciones de la época, por lo menos en las primeras campañas.

En efecto, los conquistadores que realizaron la conquista del sur de América, a pesar de haber salido de Panamá bordeando las costas no encontraron ni las bocas del río grande que luego llamarían San Juan, ni las bahías que serían conocidas como La Cruz, ni Ladrilleros, ni Buenaventura, que en la época eran entradas en los Andes. No: ellos por efecto de las corrientes marinas fueron enviados mar adentro, desviados hacia la isla que llamarían Gorgona. (Valencia, 2014, p. 223)

Según lo plantea Valencia (2014), el acceso a la bahía que más tarde se denominaría Buenaventura no se produjo desde el litoral, sino desde el interior del continente, siguiendo rutas ancestrales trazadas por los pueblos indígenas entre sus asentamientos, las desembocaduras fluviales y la cordillera Occidental. Desde esta perspectiva, la incorporación de estos territorios al orden colonial debe entenderse como una conquista andina; una ocupación impulsada desde el interior, a pesar de la presencia de conquistadores que llegaron por mar desde Panamá bajo el mando de Pascual de Andagoya.

El urbanista francés Jacques Aprile Gniset se hace parte del debate entre historiadores sobre Buenaventura, en torno al momento y sitio de la primera fundación del puerto fluvial, correspondiente a la toma de contacto de los conquistadores con este tramo del litoral, pues afirma que:

[...] el 14 de julio de 1539, don Juan de Ladrilleros, navegante subordinado al conquistador don Pascual de Andagoya, halló, entrando por la bahía de Buenaventura, a mano derecha, los desagüaderos de dos ríos colindantes entre sí, Anchicayá y Dagua, ubicados a once kilómetros de la isla Cascajal y que fue allí donde se fundó el puerto^[6]. (Aprile-Gniset, 2002, pág. 54)

La aproximación desde el océano en los múltiples viajes de Andagoya, y desde el interior por parte de Belalcázar, indica que las condiciones geomorfológicas del entorno descubierto fueron aptas, en principio, para la localización de un puerto. El entorno de la bahía de Buenaventura corresponde a la formación geográfica donde la cordillera Occidental de los Andes colombianos se acerca más al mar, extendiendo uno de sus ramales más bajos,

[4] Son extrañas en el documento las referencias en primera persona, por lo cual se incorporan apenas las necesarias para dar paso a la idea que se desea comunicar.

[5] A la manera como Edward Soja llamó la atención sobre la necesidad de una Justicia espacial en los estudios territoriales, es oportuno señalar la necesidad de una Justicia temporal, pues el tiempo no es un elemento suficientemente valorado como aspecto problemático en la configuración territorial. Elemento dependiente, en la mayoría de los casos, de órdenes territoriales no objeto de la voluntad de la población en general.

[6] En un interesante diálogo entre historiadores sobre Buenaventura, Roberto Batalla prologa la obra del también historiador Jaime Cifuentes, resaltando la dilucidación que el texto realiza sobre el acto fundacional del primer puerto, recogiendo, entre otros, los trabajos de Jacques Aprile Gniset.

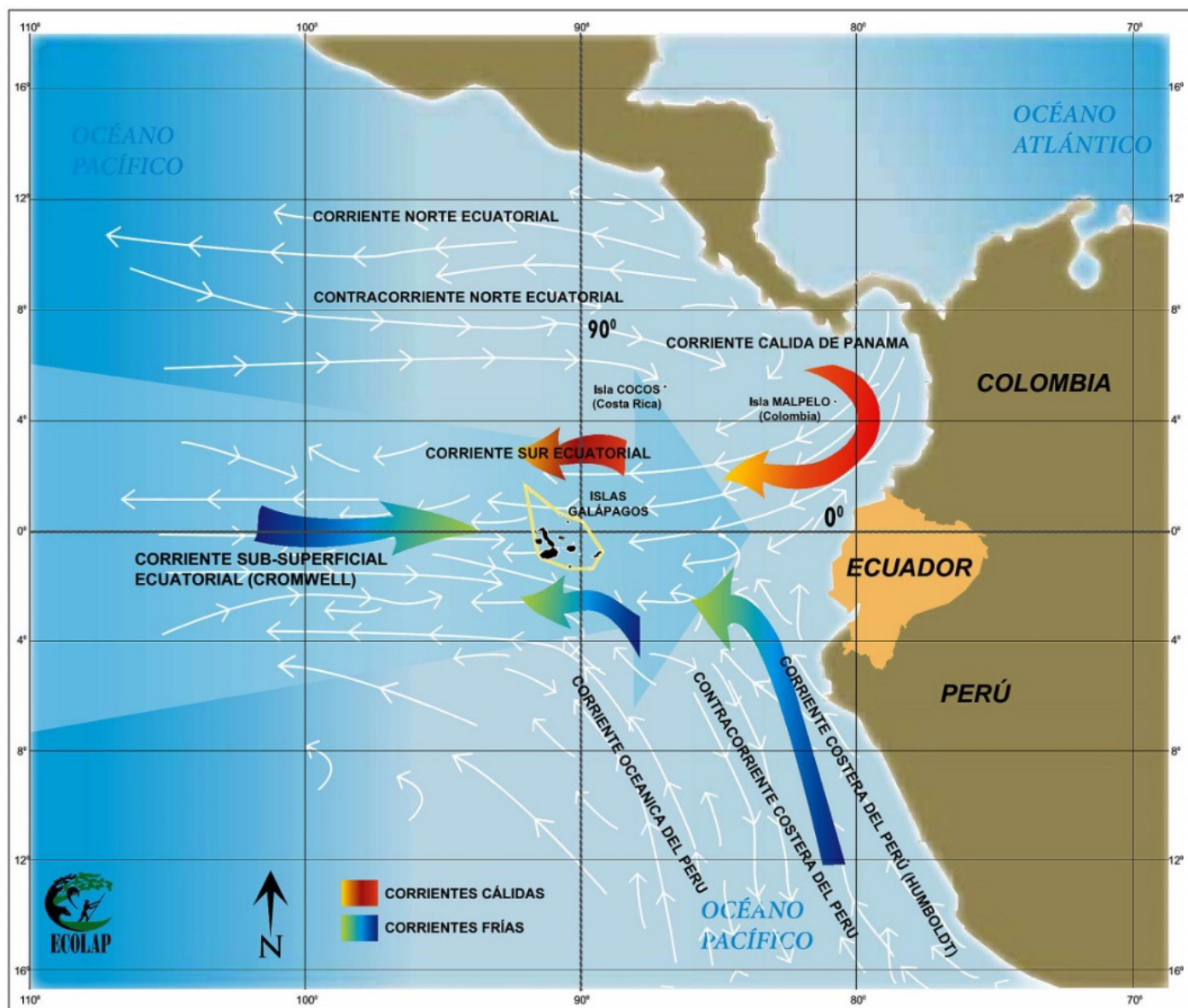


Figura 2. Corrientes marinas del Océano Pacífico

Fuente: López y Vaca (2016).

en forma de cresta con diversas colinas, hasta conformar la isla conocida como Cascajal (Velásquez, 2020), emplazamiento definitivo del puerto marítimo que sucedió al primer puerto fluvial o surgidero (Aprile-Gnisset, 2002).

Los hombres al mando de Pascual de Andagoya, afincado en la actual Panamá, identificaron esta como la mejor localización posible para tomar posesión de nuevas tierras, cumpliendo así su campaña para consolidar los territorios de la Nueva Castilla. Entretanto, Sebastián de Belalcázar, en fechas previas, fundaba la población de Santiago de Cali, en el valle geográfico del río Cauca, próximo a la mejor ruta de salida al mar. Tanto la búsqueda del Pacífico desde el interior como la elección de un sitio portuario para comunicarse con el valle responden

a una intención común: establecer una comunicación de doble vía que permitiera la extracción de nuevos productos y el ingreso de hombres, mujeres y pertrechos para la expansión colonial.

Bien puede indicar este conjunto de eventos sucedidos en un breve periodo de cinco (5) años, entre 1536 y 1540, que los dos conquistadores (Belalcázar y Andagoya) buscaban emplazar en territorios próximos, flanqueados por una cordillera, las mejores construcciones para sus respectivas campañas. Así, los hechos señalan que la población localizada en el valle geográfico (Santiago de Cali), requería de la instalación de un puerto de salida de los recursos explotados que los conquistadores enviarían hacia los reinos de la actual España, en tanto el incipiente

puerto intentaba dar lugar al crecimiento y consolidación de una población (Buenaventura), en su entorno. Pero en Buenaventura no se necesitaba fundar una ciudad porque ésta ya había sido fundada en Cali. Este es otro elemento poco estudiado del sino fundacional de Buenaventura.

Ello indica el establecimiento de dos elementos fijos necesarios para la generación de una relación de orden regional que empezaba a configurarse, una relación de interdependencia que haya sus orígenes en la necesidad de intercambio entre las dos locaciones nacientes, y de ellas con el exterior, según se van consolidando dinámicas productivas en el entorno que transforman, pues según indica Santos, “El territorio se organiza a cada momento de manera diversa, muchas reorganizaciones del espacio se plantearon y siguen planteándose, según las demandas de la producción de la cual es almacén” (Santos, 2000, pág. 45). Situaciones de nuevo orden que se estaban presentando en casi todas las costas del continente ocupado por las campañas conquistadoras y que en conjunto representaban el establecimiento de los enclaves de aquella geoeconomía y geopolítica. Organización de orden regional, creada en el entorno próximo entre Santiago de Cali y Buenaventura que apenas empezaba a tomar forma y que se ha transformado con el paso del tiempo y los hechos.

Siguiendo el curso histórico que conecta el mundo euro-afrasiático con la recién descubierta América, es indispensable destacar que toda reconfiguración territorial implica destrucción, violencia, muerte, desposesión, pero también la generación de nuevas relaciones, condiciones y actos tanto destructivos como creativos. Estas transformaciones, aunque diversas en forma, tienen en común un imaginario conquistador que impone violentamente nuevas disposiciones sobre los territorios. En la Conquista se perpetúa una lógica bárbara de ocupación y dominación que transforma el territorio mediante relaciones impuestas desde la fuerza. Se parte de una percepción moral de superioridad que anula al otro, desconociéndolo desde el inicio, sin importar las formas alcanzadas en el nuevo paisaje.

La Europa imperial, además, construyó de forma violenta un puente entre África y América. A partir del cruel proceso de arrancar de sus raíces a cientos de miles de personas africanas y trasladarlas como mano de obra esclava a tierras americanas, emergen dolorosas realidades territoriales. Esta extracción forzada, sin mediación de consentimiento, se justifica únicamente por la lógica expansionista y depredadora de los imperios de entonces, como Francia, Inglaterra, Portugal, España u Holanda, afincados en sus respectivas geografías.

El denigrante hecho histórico de la trata esclavista, que se iniciase en América “apenas nueve años después del descubrimiento de América, en el año inaugurador del siglo XVI y mediante Instrucciones Reales dadas al ter-

cer gobernador de La Española, Nicolás de Ovando” (Tolentino, 1997, p. 17), fue un fenómeno de la colonización, inscrito en la globalización de los siglos XV al XIX, y es el tercer evento que determina estructuralmente la configuración territorial presente de Buenaventura.

Hasta aquí, la localización de un puerto (primero), el exterminio casi total de la población indígena (segundo), y el poblamiento con esclavos africanos (tercero), son elementos históricos determinantes (fijos y variables), de la construcción de lugar en Buenaventura; producto sucedáneo del encuentro violento de Europa y América, y posteriormente de Europa, África y América en este mismo territorio.

Hoy, a decir de algunos de sus habitantes, en Buenaventura “mayoritariamente somos comunidades afro urbanas procedentes de ríos y costas del Pacífico colombiano...que tradicionalmente y mediante prácticas ancestrales, hemos poblado y construido la ciudad de Buenaventura, constituyéndola en nuestro territorio, como espacio de vida.”^[7]

En los inicios del poblamiento colonial, fueron precisamente las comunidades indígenas quienes aportaron su fuerza de trabajo y capacidad organizativa al incipiente asentamiento que surgió en torno al puerto, muy próximo a sus territorios ancestrales. Con el tiempo, ese espacio fue configurándose por el encuentro —voluntario o forzado— de diversos grupos, tales como colonizadores, comerciantes europeos y criollos, pueblos originarios y africanos esclavizados. Esta confluencia dio lugar a una estructura poblacional compleja, cuya composición actual es mayoritariamente afrodescendiente. Aunque estos últimos llegaron después que los indígenas y los blancos, supieron adaptar el territorio a sus condiciones de vida y hacerlo propio. A partir de 1714, la presencia afro se intensificó con el ascenso de las compañías inglesas al control del comercio, desplazando a los antiguos asentamientos portugueses. Este cambio implicó una reconfiguración de las rutas del comercio esclavista hacia Cartagena, marcando un giro decisivo en la historia social de Buenaventura (Valencia, 2014).

Con todo, Buenaventura tiene sentido histórico, social, espacial, político y económico; pero carece aún del aliento que su territorialidad debe proveerle para su institución como centro urbano de mayor peso en el entramado de poder en la región de la cual hoy es capital natural; una nueva categoría de organización territorial del Estado que está en mora de consolidarse, la región Pacífico-colombiana.

[7] El Comité de Paro Cívico de Buenaventura presentó ponencia titulada “Comunidades étnicas de Buenaventura, terrenos ganados al mar, bajamar y zonas firmes de bajas colinas” en el marco del Foro Terrenos ganados al mar, organizado por la Universidad Nacional de Colombia en convenio con el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. Buenaventura, 7 y 8 de noviembre de 2019.

Así como las estructuras económicas y sociales se transforman en el curso de la historia, las estructuras espaciales evolucionan igualmente y existe una interacción dialéctica compleja entre las modificaciones de lo económico, lo social y lo espacial. En cada época de la historia, la sociedad imprime, así, su sello más o menos profundo en el espacio, pero en un espacio ya parcialmente estructurado, en cuanto heredado. (Deler, 1987, p. 135)

Así las cosas, ¿dónde se halla la fuerza moral para la existencia de la ciudad del puerto de Buenaventura? ¿puede la contradicción moral devenir, tan solo, de una errónea lectura del espacio o tiene la condición de favorabilidad de una entidad sobre otra? ¿el espacio óptimo para el Puerto se halla en Buenaventura, pero el espacio óptimo para la Ciudad se halla —moral y geográficamente— lejos de ella? ¿en el valle geográfico del río Cauca? ¿En Cali? Estas dos ciudades, Buenaventura y Cali, se construyen de manera asimétrica como se construye la Nación, a partir de múltiples fuerzas morales y materiales, trasegando épocas, tensiones y situaciones cambiantes que han arrojado resultados disímiles en sus procesos de producción urbano-regional, en relativamente poco tiempo.

Pese a obstáculos físicos y simbólicos, la ciudad que aspira a ser Buenaventura ha sido construida poco a poco por sus pobladores originarios, y por quienes llegaron desde la Colonia: afrodescendientes, mestizos y otros que, al arraigarse, configuraron nuevas territorialidades. A partir de relaciones sociales vividas en el lugar, se consolidaron tradiciones que sostienen su existencia moral y cultural, muchas veces mediante procesos informales de autoproducción urbana. Mientras la fuerza económica y política que consolidó el puerto se ha ubicado históricamente fuera del territorio, la fuerza moral que sostiene a la ciudad reside en su propio entorno, como capital social y cultural. Esta contradicción ha sido negada sistemáticamente: Cali —y más recientemente Buga— han ocupado el lugar simbólico de “ciudades del puerto”, desplazando a Buenaventura del relato hegemónico.

Tal subordinación territorial no solo ha sido operativa, sino también narrativa. Las huellas históricas de este proceso revelan una estructura regional que invisibiliza el rol de Buenaventura en la configuración del Pacífico colombiano. No obstante, la persistencia de su gente ha dado lugar a una ciudad que, aunque negada, ha emergido desde abajo. Lo que existe hoy es resultado de esa resistencia cotidiana y del deseo profundo de ser ciudad desde su propia territorialidad.

Conclusiones

Según Harvey (2014a), quien cita al sociólogo Robert Park, “las relaciones sociales se inscribían en los espacios de la ciudad de tal manera que convertían el modelo espacial, tanto en un reflejo como en un momento concreto de la reproducción del orden moral”. Así las cosas, la ciudad, cuando existe^[8], se parece a la sociedad que la construye; sus relaciones, sus normas, intereses y principios; su territorialidad. De la misma manera, la ciudad que no existe se desvanece tras una sociedad (o unas sociedades) que la niega(n); que no la construye(n) como necesidad, previa su ejecución material.

De ello deviene que Buenaventura sea aquella ciudad que aún busca espacio en el territorio que, primero el sino fundacional, y posteriormente el Estado Nación, han configurado como enclave económico territorial, a través de la explotación de unas instalaciones portuarias que fueron tanto puntal del sistema extractivo de la Colonia, como terminal nervioso del sistema económico de la República hasta el presente. La Colonia de poco más de dos siglos, presenció la producción del espacio local a partir de la preeminencia de la variable de utilidad de la actividad portuaria, por encima de una adecuada configuración morfológica regional de la relación ciudad-puerto. Y es que en el conjunto de relaciones que se establecieron en el territorio de 120 km que separan la isla de Cascajal de la ciudad de Cali, la configuración urbana de Buenaventura no era, ni es aún, lo más importante.

Este caso indica que los procesos de producción del espacio y del tiempo, no son conflictivos en sí mismos por cuestiones endógenas, culturales o ecosistémicas. Lo son, principalmente, por el encuentro conflictivo de estructuras de valores, de concepciones sobre el papel del Estado central y local, de los actores privados, de la población; en general por la tensión de las fuerzas y los modos de producción.

Siguiendo la lógica de Lefebvre (1974) y Harvey (2014b) para la producción del espacio, los procesos de producción del tiempo son capturados también por dinámicas económicas. En este sentido, tanto la práctica del despojo continuado de recursos como el oro durante la Conquista, las estructuras feudales de la producción a partir del dominio y esclavización de grupos humanos originarios e importados a la fuerza durante la Colonia, así como las relaciones asimétricas que la presencia del comercio mundial establece para la producción de la Ciudad y el Puerto, indican que el tiempo —así como el espacio— es

[8] Viene a la memoria la frase de Calvino: “La ciudad de que se habla tiene mucho de lo que se necesita para existir, en tanto la ciudad que existe en su lugar, existe menos”. (Calvino, 1998, pág. 81).

campo de apropiación y control del capitalismo. El tiempo se practica favorablemente para una reconfiguración territorial (Puerto) pero no para la otra (Ciudad). En la primera el tiempo sucede, en la segunda apenas pasa.

¿Fueron también los bonaverenses despojados del tiempo que requerían para construir una mejor ciudad?

Por lo pronto, es evidente que la modernidad que incubaba el puerto no es la misma que incubaba la ciudad. Esta última va detrás del primero sin alcanzar el tipo de relaciones que le permiten una materialización de mejor calidad y unas condiciones de aprovechamiento del lugar mucho más rentables en términos ambientales, sociales, espaciales y económicos. Por otro lado, las políticas públicas y las decisiones del Estado han sido insuficientes para transformar radicalmente la relación entre la ciudad y el puerto; algunas veces incluso han sido contraproducentes, como durante los últimos cuarenta años de la más reciente globalización. Se confirma de nuevo la posición subsidiaria de Buenaventura respecto de quienes ejercen poder sobre ella.

Podría afirmarse que debido a ello el puerto cabalga entre los siglos XX y XXI y la ciudad le sigue dos siglos atrás. Es decir, el puerto de Buenaventura está próximo a cumplir 500 años y la ciudad 300 de su proceso de formación y consolidación. Los principales actores y los intereses que representan, si bien han advertido esta situación, no actúan de manera coherente con la misma; ello es una manifestación de la crisis de los procesos de producción del tiempo. ¿Cuántos calendarios será necesario quemar para comprender que el tiempo no es lo mismo que el reloj?

Pues bien, la historia pudo ser diferente, pero para ello era necesario que el tiempo se produjese de otra manera. Pero los procesos de producción del tiempo están determinados por la relación entre los procesos de producción de la sociedad y el espacio. Las condiciones de posibilidad de un mejor presente pasan por la reconfiguración de las relaciones de producción en estos tres ámbitos. El mito fundacional, las poderosas fuerzas externas, las débiles fuerzas internas, la enajenación de algunos actores y algunas infortunadas intervenciones del Estado han pesado demasiado sobre dichas condiciones de posibilidad. Quizá por ello la Ciudad de Buenaventura deba refundarse cuando cumpla oficialmente 500 años de fundado el Puerto, generando un nuevo mito y orden moral; un nuevo marco de actuación y producción del tiempo que la permita escribir una mejor historia. El encuentro de cuatro grandes vertientes étnicas (americana, africana, europea y asiática) en el mismo lugar, debe poder reinterpretarse y revalorarse; no hay mejor manera de producir sociedad, espacio y tiempo; no hay mejor manera de ser globales. No menos importante, el Estado colombiano

debe reconsiderar la aprobación de la ley que pretende crear un nuevo departamento en el Pacífico y abrir puertas a la regionalización. Una nueva planificación y un nuevo ensamblaje de país son posibles.

Bibliografía

APRILE-GNISET, J. (2002). *Habitats y Sociedades del Pacífico. Volumen 2. Génesis de Buenaventura. Memorias del Cascajal*. Universidad del Pacífico.

BAUDRILLARD, J. (1995). *La ilusión del fin*. Anagrama.

BRAUDEL, F. (1958). Histoire et Sciences sociales : La longue durée. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 13(4), 725-753. https://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1958_num_13_4_2781

CALVINO, I. (1998). *Las ciudades invisibles*. Siruela.

CIFUENTES, J. (2018). *Buenaventura tiene historia*. Comité Bancario de Buenaventura.

DELER, J. P. (1987). *Ecuador: Del espacio al Estado Nacional*. Banco Central del Ecuador.

ELIAS, N. (2013). *Sobre el tiempo*. Fondo de Cultura Económica.

ELIAS, N. (2019). *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*. Fondo de Cultura Económica.

GARCÍA, J. L. (1976). *Antropología del territorio*. Taller ediciones JB.

HAN, B.-C. (2021). *El aroma del tiempo. Un ensayo filosófico sobre el arte de demorarse*. Herder.

HARARI, Y. N. (2015). *De animales a dioses. Breve historia de la humanidad*. Debate.

HARVEY, D. (2003). *Espacios de esperanza*. Akal.

HARVEY, D. (2008). *La condición de la posmodernidad. investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu.

HARVEY, D. (2014A). *París, capital de la modernidad*. Akal.

HARVEY, D. (2014B). *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. IAEN.

HEIDEGGER, M. (1924). *El Concepto del Tiempo*. ARCIS.

JOLLY, J.-F. (2013). A propósito del “trinomio imperfecto” políticas públicas, planeación y territorio. *Trabajo preparado para su presentación en el VIIº Congreso Alacip*. <https://alacip.org/cong13/558-jolly-7c.pdf>

LEFEBVRE, H. (1974). La producción del espacio. *Papers: revista de sociología*, 3, 219-229. https://uabierta.uchile.cl/asset-v1:Universidad_de_Chile+UCH_43+2020+type@asset+block@Lefebvre1974.pdf

LEFEBVRE, H. (1974). *La producción del espacio*. Capitán Swing.

LEFEBVRE, H. (2007). *ritmo-análisis. Espacio, tiempo y vidacotidiana*. Continuum.

LLANOS, L. (2010). El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales. *Agricultura, sociedad y desarrollo*, 7(3), 207-220. <https://www.scielo.org.mx/pdf/asd/v7n3/v7n3a1.pdf>

LÓPEZ, M., & VACA, M. (26 DE ENERO DE 2016). El Mar Peruano. *El Mar Peruano*. La Geografía. <https://lageografia.com/geografia-regional/peru/el-mar-peruano>

MONNET, J. (2010). Le territoire réticulaire. *Revista anthropos: Huellas del conocimiento*, 227, 91-104. <https://hal.science/halshs-00533584v1>

PORTO, C. W. (2001). *Geo-grafías. Movimientos sociales nuevas territorialidades y sustentabilidad*. Siglo XXI.

SANTOS, M. (2000). *La naturaleza del espacio : técnica y tiempo. Razón y emoción*. Ariel.

TOLENTINO, H. (1997). Trata e identidad. En D. Diène, E. M'Bokolo, H. Dodson , L. M. Martínez-Montiel, H. Tolentino, C. Meillassoux, & L. Sala-Molins, *La ruta del esclavo* (págs. 17-18). UNESCO. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000114427_spa

VALENCIA, A. (2014). Los orígenes coloniales del Puerto de Buenaventura. *Historia y Memoria*(9), 221-246. <https://doi.org/https://doi.org/10.19053/20275137.2939>

VELÁSQUEZ, A. (1 DE FEBRERO DE 2020). Comunicación Personal. (D. Millán, Entrevistador) https://docs.google.com/document/d/1AzTiRqoTSQ_iVSayTcm7rS79UAcTTSzG/edit?usp=sharing&oid=110598839810140855157&rtfpof=true&sd=true

WIKIPEDIA. (2011). Archivo:Colombia Valle del Cauca loc map.svg. https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Colombia_-_Valle_del_Cauca_-_Buenaventura.svg

ZWEIG, S. (2023). *Momentos estelares de la humanidad: 14 miniaturas históricas*. Edaf.