

BUENAVENTURA UNA CIUDAD QUE OCULTA EL MAR¹

Buenaventura a city that hide the sea

Jhon Nicolás Solís Murillo²
Universidad Católica de Pereira

1 El presente artículo es resultado de investigación para optar al título de Magister en Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Católica de Pereira

2 Magister de la Universidad Católica de Pereira. Contacto: jhon.solis@ucp.edu.co

RESUMEN

Los bordes costeros por tradición siempre han tenido vocación de puerto y de espacio público, además por sus características paisajísticas y ambientales generan la atracción de las personas para apreciar su belleza natural.

Buenaventura no es la excepción, es una ciudad puerto ubicada en la costa pacífica y por su posición estratégica, al frente del océano pacífico, esto le genera un grave problema, todos sus cuerpos de aguas o esteros, se encuentran tapados por asentamientos informales de puertos, fábricas y viviendas, generando una gran afectación a sus cuerpos de agua y su ecosistema. Debido a esto es un puerto que al recorrerlo a lo largo de su casco urbano no se ve el mar que es su fortaleza.

Palabras clave: Frentes costeros, puertos/mar, asentamientos urbanos, ecosistema

ABSTRACT

Coastal borders by tradition have always had a vocation as a port and public space, in addition to their landscape and environmental characteristics; they generate the attraction of people to appreciate their natural beauty.

Buenaventura is no exception, it is a port city located on the Pacific coast and due to its strategic position, in front of the Pacific Ocean, this generated a serious problem, all its bodies of water or estuaries are covered by informal settlements of ports, factories and houses, generating a great affectation to its bodies of water and its ecosystem. Due to this, it is a port that when traveling through its urban area, the sea, which is its strength, is not seen.

Keywords: Coastal fronts, puertos, sea, urban settlements, ecosystem

Julio Gómez-Perretta: Arquitecto, Escuela técnica superior de Arquitectura de Madrid, 16/09/14 La ciudad sin Waterfront.

*Primera versión recibida el 9 de junio de 2022
Versión final aprobada el 4 de agosto de 2022*

*Para citar este artículo: Solis Murillo, Jhon Nicolás
“Buenaventura una ciudad que oculta el mar”.
En: *Grafitas Disciplinarias de la UCP, No. 46 (Enero - Junio 2021).*, pp.8-21.*

Introducción

La zona costera colombiana está formada por una franja de tierra firme variable y un espacio marítimo, donde se presentan procesos de interacción entre el mar y la tierra, el cual tiene características naturales, demográficas, sociales, económicas y culturales propias y específicas. A su vez contiene ecosistemas diversos, ricos y productivos, dotados de gran capacidad para proveer bienes y servicios que sostienen actividades económicas como la pesca, el turismo, la navegación, el desarrollo portuario, la explotación minera y donde además se presentan asentamientos urbanos (MMA, 2001). La confluencia de estas malas prácticas ambientales humanas, sumada a unos planes de ordenamientos territoriales obsoletos, dependientes y regidos por normas nacionales que no ayudan generar un control y protección al medio ambiente, de las grandes afectaciones provenientes de fuentes puntuales y difusas como es la economía portuaria o urbana.

En los últimos años el crecimiento de la economía portuaria ha estado ligado a los procesos comerciales de orden internacional, y es importante para el país en el intercambio

de bienes y servicios, generar una competitividad en orden mundial, se hace necesario contar con infraestructura logística que conduzca a optimizar las operaciones, en este orden de ideas, los puertos marítimos de Buenaventura juegan un papel fundamental en el desarrollo logístico internacional del país, considerado una de los puntos económicos por excelencia de los grandes comerciantes del país y extranjeros.

El Puerto de Buenaventura, es considerado el mayor puerto del pacífico colombiano, puesto que, la operación logística interna se compone de una estructura portuaria que operan cerca del 53% del total de las exportaciones del país.

La importancia del puerto, a unos 130 kilómetros de Cali, radica en su ubicación privilegiada. Es una salida natural de Colombia a la cuenca del Pacífico, está a pocas horas de navegación del Canal de Panamá, que lo conecta con el Atlántico, y es equidistante de los puertos de Vancouver (Canadá) y Valparaíso (Chile), en los extremos norte y sur del continente americano. Además, es uno de los puertos de América más cercanos al atractivo mercado asiático.

Imagen 1. Foto aérea Google eart muestra ocupación de los puertos en la ciudad.

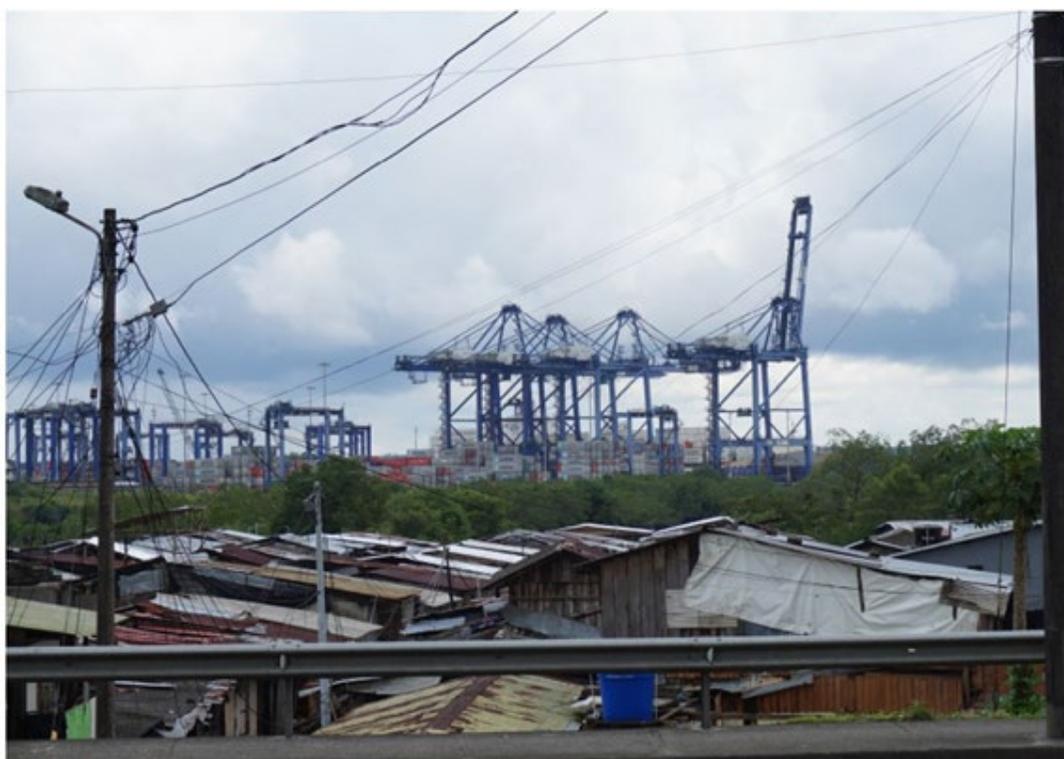


Dentro de este territorio estratégico para la inversión nacional e internacional de grandes empresas, que genera tanta riqueza al país, hay una ciudad que sin embargo, también es sinónimo de pobreza, desigualdad, violencia, exclusión y falta de oportunidades que es: la Ciudad de Buenaventura, un Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico, es el municipio de mayor extensión en el departamento del Valle del Cauca con un área de 6.297 Km² (29.7% del área total del departamento), de las cuales la zona urbana posee un área de 2.160,9 Ha, según (DANE) a 2018, la ciudad posee 311.539 habitantes, con distribución de población 90,4% en el casco urbano y

9,6% rural, uno de los sectores con mayor borde costero urbano del pacífico, donde la riqueza entra o sale, pero nada se queda para mejorar la vida de su gente, a pesar de los miles de millones de pesos que se mueven en el principal puerto marítimo de Colombia, la desigualdad socioeconómica es latente.

Cuando se estudia la incidencia de la pobreza multidimensional en el Valle del Cauca, la situación es preocupante cuando se incluye a Buenaventura que cuantifica un porcentaje de pobreza multidimensional es de (33,3%), cifra que sitúa al territorio entre las regiones con mayor porcentaje de pobreza por IPM en el país.

Imágenes 2, 3. Contrasta el enclave moderno del puerto con el entorno paupérrimo de Buenaventura.



Fuente: Nidia Playonero, U. Nacional

Este estudio se plantea desde el impacto socio-económico que genera los asentamientos de los puertos en los cuerpos de agua que no comparten la forma de relacionarse con el ecosistema. El análisis se hace sobre la base de las constataciones sobre todo el borde costero urbano del Distrito de Buenaventura, la identificación de los conflictos y las afectaciones en el uso de los bordes de agua y sus consecuencias a las comunidades del sector, este estudio es apoyado con el plan de ordenamiento territorial de la ciudad, plantea las condiciones que se están creando en el territorio y a si podrían ayudar a organizarlo, consolidando normas adecuadas que conduzcan a generar estrategias de protección sustentable del ecosistema de manglar de la costa pacífica, ya que sus cuerpos hídricos son los encargados de estructurar la economía de la ciudad y por ende su territorio, todo esto nos da a entender que es un puerto con ciudad, los bordes costeros urbanos que recorren a lo largo de la ciudad por sus esteros (San Antonio, Amazonas, Hondo, el Pailón y Aguacatico) todos estos cuerpos de agua son alimentados por el mar del océano pacífico, quebradas y los ríos que vienen desde la cordillera, estos canales van desde la Isla hasta el Continente, con una extensión de más de 15 kilómetros, que no son aprovechados, es una ciudad que se llama puerto, pero su realidad lo contradice debido

a que su estructura urbana esta de espaldas al mar o se puede decir que lo esconde, todo esto es causado por los asentamientos no formales sobre los cuerpos hídricos que impactan de forma negativa el ecosistema, todos estos frentes de aguas urbanos que se han convertido en propiedad privada, sin ningún aprovechamiento para el territorio.

El entorno portuario en Buenaventura ha cambiado considerablemente en los últimos 20 años, era una ciudad que contaba con un solo terminal marítimo, Sociedad Portuaria Regional Buenaventura S.A. (SPRBUN), en la actualidad existen 2 nuevas empresas con igual objeto social, el Terminal de Contenedores de Buenaventura TCBUEN, la Sociedad Puerto Industrial de Aguadulce SA, hay 2 Proyecto que ya tienen las licencias ambientales expedidas por la Superintendencia General de Puertos y la Dirección General Marítima DIMAR competencia para la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades portuarias y marítimas, como son Sociedad Portuaria Delta del Río Dagua y sociedad portuaria energética multipropósito y contenedores puerto solo buenaventura s.a. - “puerto solo s.a.”

Todos estos puertos construidos y los que se encuentran en estudios, afectan todo el ecosistema.

Tabla No 1. Extensión construida o a construir de los puertos

Descripción	Extensión Construida/o a Construir	Estado
Sociedad Portuaria Reginal Buenaventura	65 ha	Construido
Sociedad Puerto Industrial Aguadulce	148 Ha	Construido
Terminal de Contenedores TCbuen	7,2 Ha	Construido
Sociedad Portuaria Delta del Río Dagua S.A.	112 Ha	Estudio y diseños
Sociedad Portuaria Energética Multipropósito y Contenedores Puerto Solo Buenaventura S.A. “Puerto Solo S.A.”	150 Ha	Licencia, Estudio y Diseños
Complejo de Actividades Económicas de Buenaventura, CAEB	1.800 Ha	Construcción 1 Etapa 1800 ha.
Total Áreas Afectadas	2.282,2 Ha	

Fuente: tabla de mi autoría.

La tabla No 1 a continuación nos muestra las extensiones de los puertos, esto ha generado unos daños al paisaje costero, en especial a la estructura del manglar que son los encargados de darle vida al océano.

Uno de los sectores que genera la mayor problemática sobre todo este borde costero de la ciudad, cuenta con un comercio mixto de fábricas atuneras, muelles dedicados a la pesca en grandes cantidades, los puertos de contenedores TCBUEN y el gas licuado llamado sociedad portuaria energética

multipropósito y contenedores puerto solo buenaventura s.a. - “puerto solo s.a.” que continúan generando el conflicto entre la ciudad, los puertos y el medio ambiente, este último siendo el más afectado ya que se destruyen más de 150 hectáreas de bosque de manglar del sector.

Los asentamientos de toda estas infraestructuras empresarial y portuaria generan una alta economía al país y a la ciudad, pero el precio es la destrucción del ecosistema de la ciudad.

Imagen 4. Foto aérea Google eart, se observa los diferentes tipos de asentamientos sobre el borde costero de la ciudad.



Imagen 5. Fachadas fábricas sector Comuna 5



Fuente de mi autoría.

 Asentamientos viviendas	 Asentamientos portuarios	
 Espacio público	 Asentamientos comercio	 Asentamiento institucional

Todo este conflicto socio – territorial entre el Puerto y el Paisaje, el puerto y los pobladores, ha hecho que estos territorios del litoral pacífico sean altamente presionados por la actividad humana, el paisaje de este territorio se ven transformados por proyectos que destruyen zonas de alta biodiversidad, para generar desarrollo, toda esta infraestructura ambiental desaparece su fauna y la flora, sin tener en cuenta las normas que las protegen estipuladas por sistema Nacional Ambiental, SINA, convirtiendo el paisaje costeros en espacios privados sin orientación del proceso urbano, perdiendo el concepto del paisaje que corresponde a un sistema de relaciones entre componentes sociales, naturales, tangibles e intangibles que constituyen la identidad de los lugares con bordes de agua.

Joan Nogué (2014) dice que “la identidad de un lugar es dependiente de su paisaje, cuando estos espacios de bordes de agua se ven abandonados de su uso público y se produce una pérdida de sentido de lugar”, Andersen et al., (2019) “complementa diciendo que corren el riesgo de transformarse en lugares con una significación negativa”. Entendiendo los bordes de agua en tanto paisajes, la protección, gestión y ordenamiento de estos territorios debieran abordar la calidad de los lugares como

condición de bienestar individual y social para un desarrollo sostenible, apartándose de una concepción patrimonial del paisaje.

Así, la visión del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables en el artículo 1° de decreto 2811 del 1974 que define el ambiente como un patrimonio común, el Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo, que son de utilidad pública e interés social. La preservación y manejo de los recursos naturales renovables también son de utilidad pública e interés social, El Convenio Europeo del Paisaje (CEP) del Consejo de Europa, adoptado en Florencia el año 2000, constituye el acuerdo e instrumento más avanzado en materia de protección paisajística, el cual obliga a los Estados que lo suscriben realizar su desarrollo normativo e integrar el paisaje en los instrumentos de planificación territorial.

El convenio europeo del paisaje (2000) establece como definición de paisaje “cualquier parte del territorio tal como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus inter relaciones” (p. 2). Si se cumpliera las normas protegerían todos estos bordes de agua dándole otro contexto al territorio, generando espacios públicos para la comunidad.

Imagen 6. Foto aérea donde se divisa la ocupación de los esteros San Antonio.



Imagen 7. Foto ocupación del paisaje y borde costero.

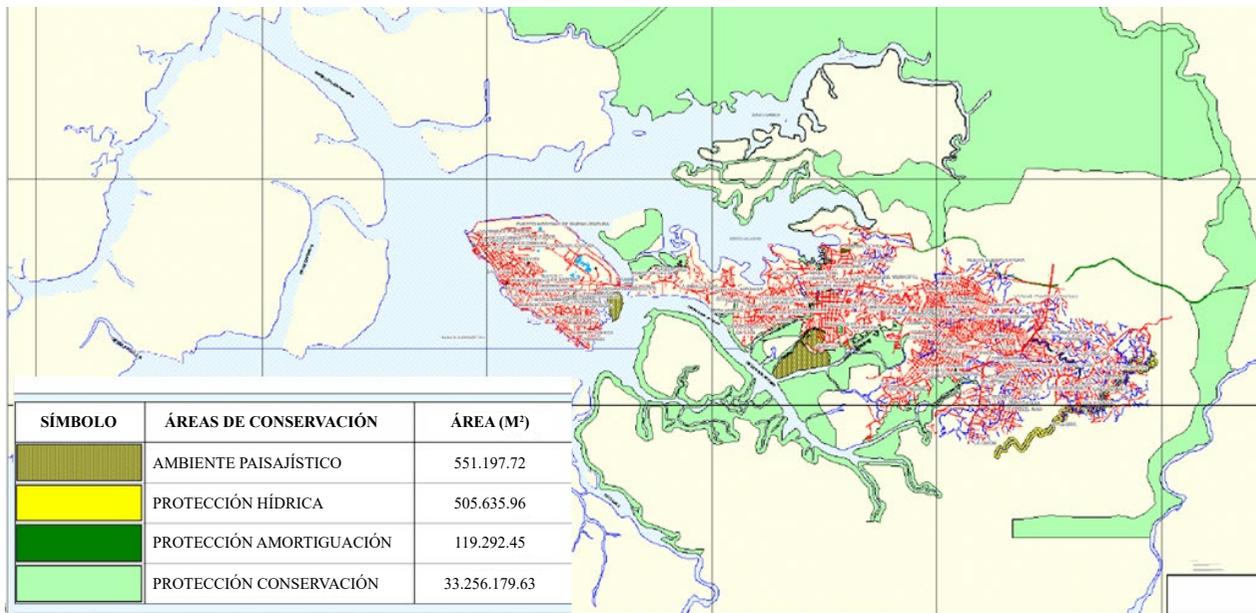


Fuente: www.soydebuenaventura.com/articulos

Ahora bien, al cruzar las particularidades del territorio, se aprecia que a pesar que hay un plan de ordenamiento territorial en Buenaventura que unido a una serie de normas y reglas internacionales, nacionales,

regionales y municipales se siguen dando las concepciones en los bordes de agua para los puertos, el POT sugiere un tipo de tratamiento en las áreas de conservación zonas de reserva como lo muestra la imagen 8.

Imagen 8. Plano PU8 áreas de conservación.



Fuente: Pot Buenaventura

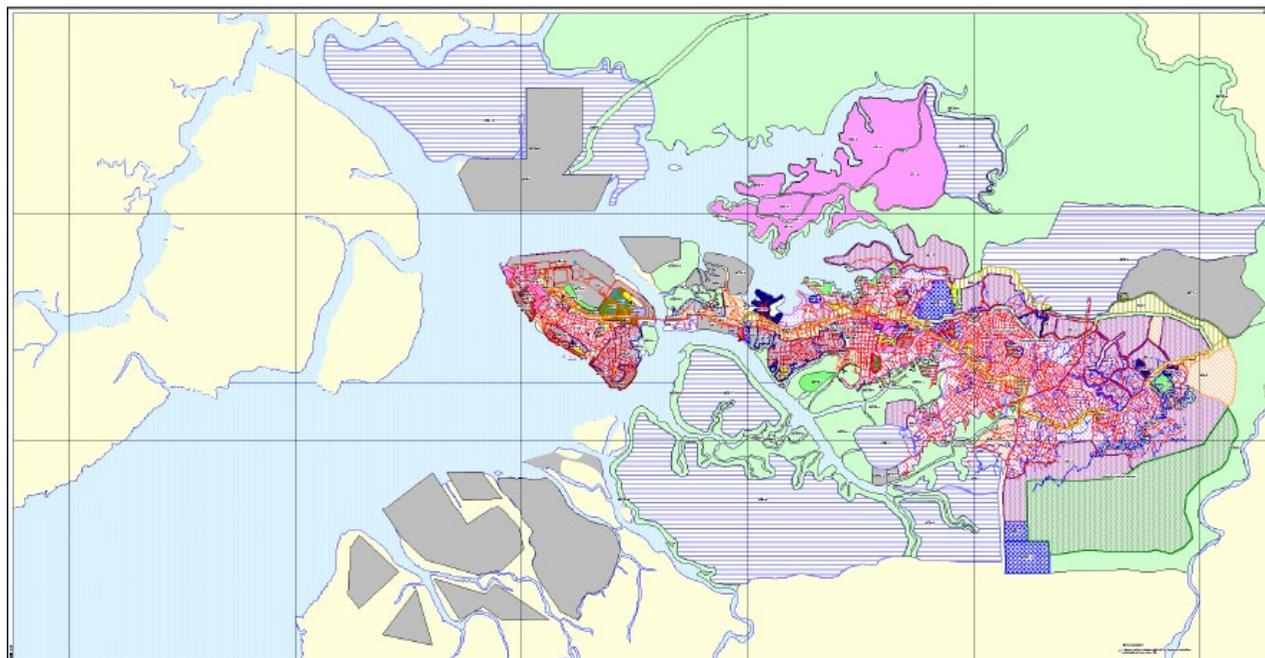
Estas áreas corresponden a los territorios periféricos cuyo uso principal es el de protección y conservación o de reserva silvícola, pero admitiendo otros usos compatibles o complementarios o de aprobación restringida. Se identifican como AERPA-1 hasta AERPA-4, dispuestos en el continente (Pot Buenaventura 2001).

Zonas de Protección Ambiental de los Esteros del Sur: AERPA-1; del estero Aguacatico al norte: AERPA-2; y de Protección ambiental del Oriente: AERPA-3; a conservar: Corresponden a los sectores de Terrenos de Bajamar o de colinas con arbustos y sin asentamientos poblacionales, cuyo

potencial para el desarrollo urbano es muy restringido, que requieren un tratamiento de conservación, por la calidad ambiental natural que poseen y la homogeneidad de sus usos y por la necesidad de disponerlos como refuerzos de la función del perímetro urbano, por lo cual deben protegerse. (POT Buenaventura 1993 – 2008), cabe aclarar que el plan de ordenamiento territorial se encuentra desactualizado desde el 2008.

El plano PU7 nos muestra las actividades que se generan en las distintas áreas de los bordes costeros, son zonas de protección ambiental.

Imagen 9. Plano PU7 zonas de actividades en el Distrito.



COLOR	ZONA - ACTIVIDAD	COLOR	ZONA - ACTIVIDAD
[Color: Yellow]	Área de Actividad Especializada de transporte	[Color: Blue]	Área de Actividad Residencial a desarrollar
[Color: Yellow]	Área de Actividad Especializada de Transporte	[Color: Blue]	Área de Actividad Residencial a Desarrollar
[Color: Yellow]	Área de Actividad Institucional de salud	[Color: Blue]	Área de Actividad Residencial a Redesarrollar
[Color: Yellow]	Área de Actividad Institucional de Salud	[Color: Blue]	Área de Actividad Residencial a Redesarrollar
[Color: Blue]	Área de Actividad Institucional Enseñanza y Asistencia Social	[Color: Blue]	Área Especial de Cementerio
[Color: Blue]	Área de Actividad Institucional de Enseñanza y Asistencia Social	[Color: Blue]	Área Especial de Cementerio
[Color: Blue]	Área de Actividad Recreativa	[Color: Green]	Área Expansión Vivienda
[Color: Blue]	Área de Actividad Recreativa	[Color: Green]	Área Expansión Vivienda
[Color: Blue]	Área de Actividad Residencial a Consolidar	[Color: Green]	Área Institucional de Seguridad
[Color: Blue]	Área de Actividad Residencial a Consolidar	[Color: Green]	Área Institucional de Seguridad
[Color: Blue]	Área de Actividad Residencial a Consolidar	[Color: Green]	Área Institucional de Seguridad
COLOR	ZONA - ACTIVIDAD	COLOR	ZONA - ACTIVIDAD
[Color: Green]	Áreas de Actividad Especializada de Abastecimiento	[Color: Green]	Zonas Verdes Urbanas
[Color: Green]	Área de Actividad Especializada de Abastecimiento	[Color: Green]	Zonas Verdes Urbanas
[Color: Green]	Áreas de Actividad Industrial	[Color: Green]	Zona de Protección Ambiental
[Color: Green]	Área de Actividad Industrial	[Color: Green]	Zona de Protección Ambiental
[Color: Green]	Áreas de Actividad Múltiple Central	[Color: Green]	Área de actividad especializada de servicios públicos
[Color: Green]	Área de Actividad Múltiple Central	[Color: Green]	Área de Actividad Especializada de Servicios Públicos
[Color: Green]	Áreas de Actividad Múltiple Local	[Color: Green]	Área Institucional de administración Pública
[Color: Green]	Área de Actividad Múltiple Local	[Color: Green]	Área Institucional de Administración Pública
[Color: Green]	Áreas de Actividad Múltiple Vial	[Color: Green]	Área Institucional de Administración Pública
[Color: Green]	Área de Actividad Múltiple Vial	[Color: Green]	Área Institucional de Administración Pública

Fuente: Pot Buenaventura

Ahora bien, al apoyarnos en las normas y usos del plan de ordenamiento territorial del Distrito de Buenaventura se encuentra que en el plano PU7 Y PU8, los bordes costeros que incluyen los manglares, esteros y todo ese ecosistema son zonas de protección, conservación ambiental para desarrollo urbano y revisando la norma

“2811 del 1974 que define el ambiente como un patrimonio común, el Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo, que son de utilidad pública e interés social”, teniendo en cuenta toda estas norma, el Distrito de buenaventura seria un paraíso, sus habitantes vivirían en un edén, pero al apreciar la actualidad de la

ciudad hay una discordancia debido a lo que refleja el territorio, se aprecia que las condiciones para el ordenamiento territorial en Buenaventura están inmersas por los **“asuntos de interés nacional”**, que son los que conllevan a toda esta problemática, el manejo de zonas de protección ambiental, y las zonas de costa, donde se desarrolla la actividad portuaria y sus concesiones son de resorte nacional por la Superintendencia de Puertos y Transporte, del Ministerio de Transporte (inspección, control y vigilancia). Las Actividades marítimas, es decir todas las demás, son manejadas por la Dirección General Marítima -DIMAR, del Ministerio de Defensa, que generan las normas de mayor jerarquía a la Ley 388 de 1997, y por tanto son determinantes y estructurantes para el ordenamiento (EL CONGRESO DE COLOMBIA).

El numeral 1° del artículo 7 de la Ley 388 de 1997 dispone que: “(...) A la Nación le compete la política general de ordenamiento del territorio en los asuntos de interés nacional: áreas de parques nacionales y áreas protegidas; localización de grandes proyectos de infraestructura; localización de formas generales de uso de la tierra de acuerdo con su capacidad productiva en coordinación con lo que disponga el desarrollo de la Ley del Medio Ambiente; determinación de áreas limitadas en uso por seguridad y defensa; los lineamientos del proceso de urbanización y el sistema de ciudades; los lineamientos y criterios para garantizar la equitativa distribución de los servicios públicos e infraestructura social de forma equilibrada en las regiones y la conservación y protección de áreas de

importancia histórica y cultural, así como los demás temas de alcance nacional, de acuerdo con sus competencias constitucionales y legales. (CONGRESO DE COLOMBIA).

En conclusión las afectaciones y el abandono nacional que está expuesta la ciudad de Buenaventura, los daños ambientales que se presentan en el territorio, la desintegración de la cultura del pacífico, sus creencias sus dinámicas ancestrales como la pesca, la caza, el disfrute el medio ambiente, todo este territorio es transformado por el gobierno nacional, a si la ciudad intente salir del yugo generado por la industria portuaria y tener una ciudad que se le retribuya lo que le genera al país y tener a si un territorio no un puerto.

Se puede creer que la historia sea, un aspecto determinante en el desarrollo de la ciudad las base demuestran que a nivel de planeación nacional la ciudad fue concebida primero como un puerto y luego los espacios de terrenos sobrantes, sean parcelaciones donde vivan las personas que puedan ir a trabajar al puerto para la entrada y salida de la mercancía que es lo que le importa al estado.

Esto ha conducido a que las administraciones concentren su competencia a la zona urbana y suburbana (más aún si se tiene en cuenta que la Ley 388 de 1997 es una normativa enfocada al desarrollo urbano y por tanto débil en el componente rural), generando conflictos especialmente en los bordes urbanos y de expansión en ese sentido, Buenaventura ve restringida su competencia sobre gran porcentaje de su

territorio, siendo manejadas desde ámbitos nacionales (Resumen Ejecutivo POT 2001).

Tomando referencia de estudios realizados en otros países como México, Chile que si han dedicado establecer bases técnicas y caracterización de sus bordes costeros, bajo el enfoque de Manejo Integral de la Zona Costera (MIZC), se puede concluir que gran parte de las fallas detectadas derivan de la falta de vincular y definir las diferentes responsabilidades entre las entidades involucradas, generando o ampliando los lineamientos y regulaciones que se deriven de una serie de estudios y caracterización de los bordes costeros, donde se precisen las atribuciones y facultades de la nación el departamento, con cada una de sus instituciones involucradas en la protección del medio ambiente.

Las implicaciones y relevancia de los lineamientos deben ser diferentes en cada caso, sin embargo, tomar acciones encaminadas a su cumplimiento es de vital importancia en el planteamiento de cualquier plan nacional de manejo costero.

Las Estrategias que desea implementar Colombia para esta problemática de asentamientos en los bordes costeros, estrategia de implementación de la

PNAOCI “Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares de Colombia”. Como una medida de respuesta a la situación actual, la PNAOCI plantea como estrategia prioritaria producir lo más pronto posible experiencias tangibles en el corto plazo, (proyectos piloto de Manejo Integrado de Zonas Costeras –MIZC) para áreas geográficas claramente limitadas, sobre arreglos institucionales y sobre mecanismos de coordinación y participación, como el proceso más apropiado para direccionar en el corto y largo plazo procesos de manejo costero, incluyendo pérdida de hábitat, degradación de la calidad del agua, cambios en los ciclos hidrológicos, agotamiento de los recursos costeros, y la adaptación a cambios del nivel del mar, entre otros impactos de cambio climático global.

En esta vía el MMA, delega al Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras (INVEMAR) la coordinación de dos experiencias o proyectos piloto en unidades de manejo previamente establecidas por la Política tanto para el Pacífico, Unidad de Manejo Integrado Guapi-Iscuandé (UMI-Guapi-Iscuandé) como para el Caribe, Unidad Ambiental Costera Estuarina del río Sinú y golfo de Morrosquillo (UACrío Sinú y Morrosquillo).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andrés, M., JM Barragán, P. Arenas Granados, J. García Sanabria & J. García Onetti. (2020): Gestión de Zonas Costeras y Marinas en España Revista Costas vol . especial 1: 117-132 - https://www.researchgate.net/publication/340102269_Gestion_de_las_Zonas_Costeras_y_Marinas_en_Espana
- R. Silva Casarín, Monique M. Villatoro Lacouture, Francisco J. Ramos Durón Daniela Pedroza Páez (2014) Caracterización de la zona costera y planteamiento de elementos técnicos para la elaboración de criterios de regulación y manejo sustentable. file:///www.LibroCaracterizacion_ZonaCostera_completo.pdf.
- David A. A. Carvajal, P.C. Sierra Correa, Francisco A. Arias-Isaza Martha L. Fontalvo Herazo. (2008): Conceptos y guía metodológica para el manejo integrado de zonas costeras en Colombia. <http://www.invemar.org.co/redcostera1/invemar/docs/1382mizc.pdf>
- Á.H. Díaz Vargas (2015) BUENAVENTURA: CIUDAD-PUERTO O PUERTO SIN CIUDAD
- C. Millán Echeverría. (2015): Buenaventura un puerto sin comunidad / [et al.]. Bogotá: Centro Nacional de Memoria Histórica,
- Dadon J.R. (2020): Procesos de configuración de frentes urbanos costeros: La ribera de Buenos Aires (Argentina). [https:// Downloads/Dialnet-ProcesosDeConfiguracionDeFrentesUrbanosCosteros](https://Downloads/Dialnet-ProcesosDeConfiguracionDeFrentesUrbanosCosteros)
- J. Nogué (2014) Sentido del lugar, paisaje y conflicto. <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/48842/45839>
- Julio Gómez Perretta. (2014) Valencia de espaldas al mar. La ciudad sin Waterfront. arquitecturayempresa.es/noticia/valencia-de-espaldas-al-mar-la-ciudad-sin-waterfront
- Karen Andersen Cirera-Cristóbal Balbontín Gallo (2021) La planificación del borde costero chileno. Una normativa deficiente. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-22021000300227&lng=es&nrm=iso&tlng=es#aff1
- Magallania (2012). vol.40 no.1 Punta Arenas : Usos consuetudinarios, conflictos actuales y conservación en el borde costero de Chiloé - https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-22442012000100006&script=sci_arttext&tlng=e

<https://negociacionp10.cepal.org/9/es/noticias/america-latina-caribe-adopta-su-primer-acuerdo-regional-vinculante-la-proteccion-derechos>

“Política Nacional de Ordenamiento Integrado de las Zonas Costeras Colombianas

<http://www.invemar.org.co/redcostera1/invemar/docs/947PoliticaZonasCosterasA.pdf>

<https://negociacionp10.cepal.org/9/es/noticias/america-latina-caribe-adopta-su-primer-acuerdo-regional-vinculante-la-proteccion-derechos>

Ley 99 de 1993, Ley del medio ambiente <http://www.oas.org/dsd/EnvironmentLaw/Serviciosambientales/Colombia/Ley99de1993demedioambienteColombia.pdf>

<https://www.puertoaguadulce.com/operaciones/>

<https://www.buenaventura.gov.co/articulos/plan-de-ordenamiento-territorial#popup>

El Convenio Europeo del Paisaje (CEP)