

# Morrosquillo:

historia del agua, la vida  
y el crudo derramado

Samuel Jaramillo Arroyave



# **Morrosquillo:** historia del agua, la vida y el crudo derramado

**Samuel Jaramillo Arroyave**



## **Morrosquillo: historia del agua, la vida y el crudo derramado**

**Samuel Jaramillo Arroyave (autor)**

### **Censat Agua Viva – Amigos de la Tierra Colombia.**

Carrera 27A No. 24-10, piso 2, Bogotá D.C.

www.censat.org - info@censat.org

**Coordinadora General:** Tatiana Rodríguez Maldonado.

**Equipo de trabajo:** Alfonso Cañón Gutiérrez (coordinador del Equipo de Comunicaciones), Ana Fernández Rodríguez, Andrés Gómez Orozco, Camilo Restrepo Otavo, Christian Torres Salcedo, Diego Alejandro Cardona Calle (coordinador del Área de Selvas y Biodiversidad), Eliana Carolina Carrillo Rodríguez, Juan Pablo Soler Villamizar, Laura Berrío Flórez, Linda González Cárdenas, Lorena Rodríguez Romero (contadora), Luisa Fernanda Umaña Hernández, María Paula Guzmán Boada, Mariana Pinzón Cortés, Nelson Ravelo Franco, Nina Pérez Campos, Paula Andrea Portela Montoya, Sonia Medina Manjarrés (coordinadora Administrativa), Tatiana Cuenca Castelblanco (coordinadora de las Áreas de Agua, Bien Común y Conflictos Mineros), Tatiana Roa Avendaño (coordinadora del Área de Energía y Justicia Climática), Viviana Castro Rodríguez.

**Junta Directiva:** Aída Sofía Rivera Sotelo (presidenta), Danilo Urrea (secretario), María Cecilia Roa García, Javier Marín Rodríguez y Omaira Ríos Chaparro (vocales).

**Revisor Fiscal:** Orlando Chaparro Martínez - Advisory International.

**Edición:** Laura Berrío Flórez, Nelson Ravelo Franco y Tatiana Rodríguez Maldonado.

**Diseño y diagramación:** Laura Berrío Flórez.

**Impresión:** Litho Copias Calidad Superformas.

**ISBN:** 978-958-53479-5-3

**Bogotá D.C., Colombia, abril de 2023.**

**Esta publicación se elaboró en el marco de la alianza entre Censat Agua Viva y la Fundación Evaristo García en el año 2022.**

## Agradecimientos

Para comenzar, quisiera agradecerle a mi familia por el apoyo brindado y a Mariana, por su paciencia, durante los meses de trabajo constante que requirió esta investigación. Además, quisiera agradecerle a Censat Agua Viva por liderar este proyecto, en especial a Nelson Ravelo, por su indispensable colaboración en el trabajo de campo y en la edición de la crónica histórica, y a Laura Berrío Flórez por sus pertinentes correcciones. Igualmente, quisiera mencionar a Cecilia Roa, quien en representación del Centro interdisciplinario de Estudios sobre Desarrollo (Cider) de la Universidad de los Andes, me contactó y confió en mí para llevar a cabo esta tarea; a ella y al Cider, gracias.

No puedo hacer unos agradecimientos sin dedicarle una sección a Gabriel Moré Sierra, coveñero de nacimiento, médico de formación, historiador por pasión. Contacté a Gabriel para realizarle una entrevista sobre la historia del Golfo y para preguntarle dónde podía conseguir una copia de su libro *Rancho Grande - La Historia de Coveñas*.

Gabriel me recibió en su casa como a un viejo conocido, la entrevista se volvió una conversación placentera y no solo me dio toda la información que necesitaba, sino que también me obsequió una copia de *Rancho Grande* y me autorizó a utilizarlo, junto con su material audiovisual, para el desarrollo del proyecto. La primera parte de esta crónica no hubiese podido existir sin el incansable esfuerzo de Gabriel por reconstruir juiciosamente la historia de su amada Coveñas. Con él, por su generosidad, me encuentro profundamente agradecido.

Finalmente, me siento en deuda con las comunidades del golfo de Morrosquillo: con Benjamín Ladeuth, Aníbal García, Elvia Payares, Benjamín Revollo, Katiuska, y todas las personas que colaboraron con sus testimonios y con su hospitalidad. Además de sus playas, el golfo de Morrosquillo tiene un encanto más sutil: su gente. De su mano, es inevitable darse cuenta de aquello que David Sánchez Juliao y Manuel Zapata Olivella siempre intentaron transmitir: el golfo es un territorio de **magia y vida**.

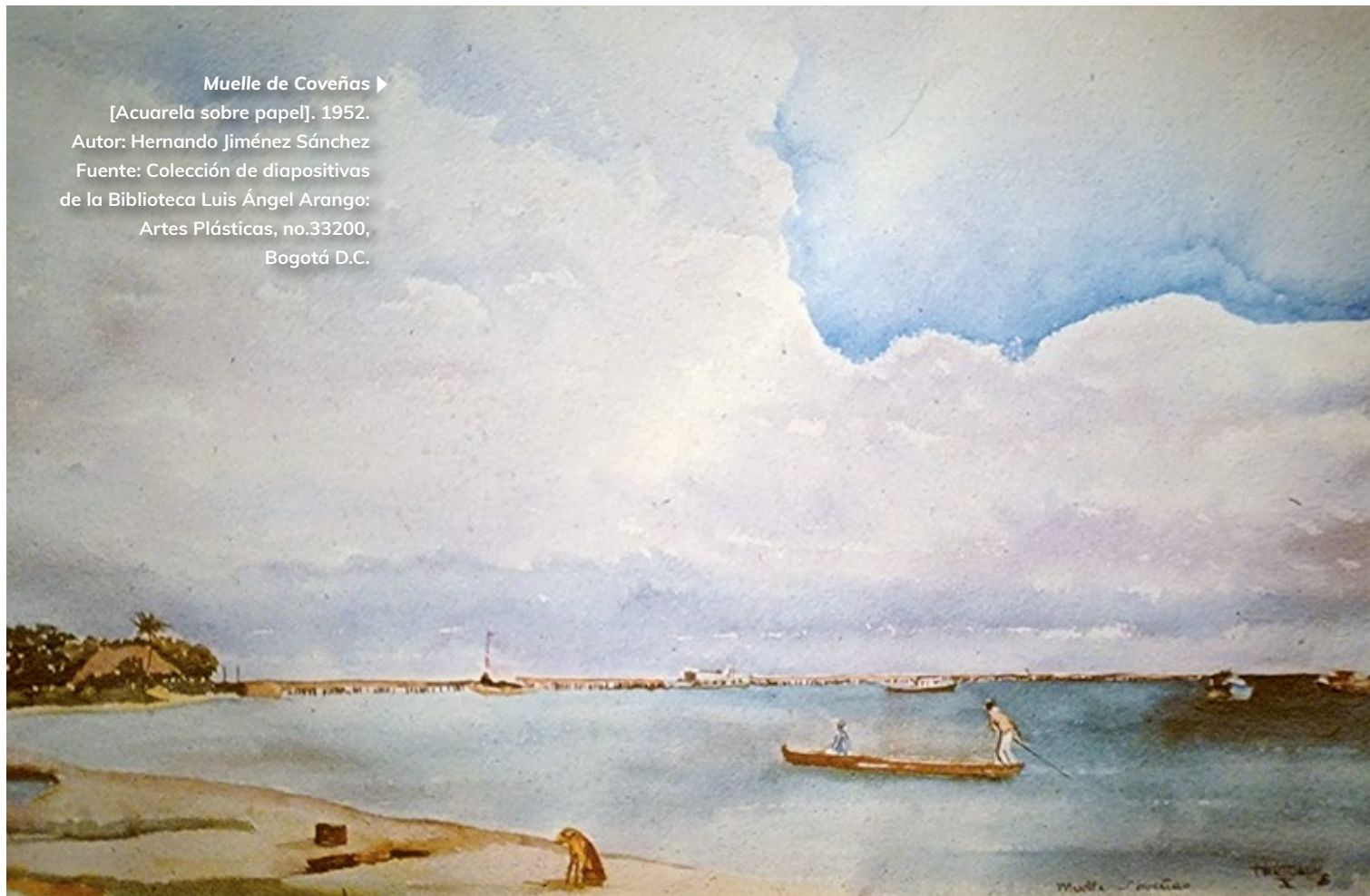
Muelle de Coveñas ▶

[Acuarela sobre papel]. 1952.

Autor: Hernando Jiménez Sánchez

Fuente: Colección de diapositivas  
de la Biblioteca Luis Ángel Arango:

Artes Plásticas, no.33200,  
Bogotá D.C.



# Índice

<b>Prólogo</b>	7
<b>Antecedentes: la costa es sacudida por un espejismo empresarial</b>	11
<b>La Sagoc: de la carne al petróleo</b>	15
<b>Transformaciones e impactos socio-ambientales</b>	18
<b>Derrames de petróleo: memorias diversas</b>	20
<b>Dinámicas de la pesca</b>	21
<b>Agua de lastre y especies invasoras</b>	21
<b>Embarques</b>	22
<b>¿Salida del territorio?</b>	25
<b>Ecopetrol y la Armada: una turbulenta transición</b>	25
<b>Boom petrolero</b>	28
<b>Y las playas comenzaron a mancharse...</b>	30
<b>San Antero, una región asediada</b>	32
<b>Crece las mareas negras en el Golfo</b>	37
<b>Consideraciones finales</b>	50
<i>Referencias</i>	55

**Balsas para embarque de ganado. 1919. ▶**

Fuente: Gabriel Moré Sierra.



## Prólogo

Aunque ya desde finales de los años setenta la Empresa Colombiana de Petróleos, Ecopetrol, en conjunto con empresas extranjeras inició la explotación del campo de gas natural costa afuera Chuchupa en La Guajira, el interés y la agenda gubernamental por ampliar la frontera extractiva hidrocarburífera hacia los mares colombianos es relativamente reciente.

Los gobiernos de turno de los últimos veinte años empezaron a ver en el mar una fuente importante para incrementar las reservas de hidrocarburos -y para nutrir las arcas del Estado- que estaba siendo desaprovechada, por lo que facilitaron las condiciones para que la extracción de petróleo y gas costa afuera pudiera asentarse en las aguas profundas de nuestro país. Lo hicieron de una forma tan efectiva y rápida, que en dos décadas ya había actividades de exploración y oferta de bloques *offshore* en todo el mar Caribe colombiano, llegando al punto de ofertar zonas muy cercanas al archipiélago de San Andrés,

Providencia y Santa Catalina, el único departamento insular del país, conformado por ecosistemas marinos y costeros de alta importancia biológica y hogar de comunidades y grupos étnicos que dependen de las relaciones con el mar y sus costas.

La amenaza sobre el Archipiélago fue enfrentada entre los años 2011 y 2012 mediante un profundo proceso de resistencia de la comunidad raizal, que se movilizó ampliamente en contra de la posible oferta de su territorio y logró llamar la atención de todo el país sobre esta problemática, consiguiendo que el gobierno de entonces desistiera de ofrecer, al menos, los bloques más cercanos a San Andrés. Pero la campaña y la maquinaria política para posicionar la exploración costa afuera en Colombia no se ha detenido.

Lo anterior se enmarca dentro de un contexto mundial de agotamiento de los yacimientos convencionales de hidrocarburos, situación que estimula que gobierno y em-

presas consideren llegar a lugares cada vez más extremos y aplicar técnicas más riesgosas, para mantener la renta de los combustibles fósiles. Algunos países tienen ya una larga experiencia en la explotación costa afuera: el golfo de México, una cuenca oceánica entre México, Estados Unidos y Cuba, es una de las zonas del mundo en donde más se ha desarrollado; en el mar del Norte y cerca del polo Norte, Reino Unido realiza actividades *offshore*; en Brasil, desde finales del siglo XX e inicios del XXI se hacen actividades de exploración en el mar que tuvieron como resultado el hallazgo de El Presal, un yacimiento significativo que trajo consigo e impuso dinámicas que han afectado gravemente a muchas comunidades marino costeras.

Frente a este panorama que veíamos configurarse en el ámbito internacional, regional y local, surgió en Censat Agua Viva la preocupación por profundizar la comprensión y acción sobre lo que vendría para Colombia en poco tiempo y que podría tener consecuencias desastrosas. Esta preocupación se acrecentaba por los grandes derrames de petróleo ocurridos en el mar y por el daño ambiental que han ocasionado; uno de los más recordados, por su fecha reciente y su enorme magnitud, fue la explosión en 2010 de la plataforma *Deepwater Horizon*, responsabilidad de la British Petroleum, en el golfo de México.

Censat Agua Viva, como parte de Oilwatch (red que construye solidaridad entre los pueblos del sur global para detener la expansión de las actividades de extracción de combustibles fósiles) ha coincidido e intercambiado espacios y experiencias con organizaciones latinoamericanas que enfrentan este tipo de retos en más de cincuenta países del mundo, como Nigeria, Sudáfrica, Camerún, Gabón, Tailandia, Sri Lanka, Timor Oriental, México, Guatemala, Perú, Colombia y Brasil. El contacto con estas experiencias fue un llamado que nos impulsó a investigar y actuar frente al tema de la exploración costa afuera en Colombia, facilitando nuevos diálogos entre actores y comunidades que ya estaban enfrentando sus afectaciones, con líderes y organizaciones con experiencias diversas de resistencias y alternativas al extractivismo, para construir un tejido social alrededor de la preocupación por las actividades de extracción petrolera mar adentro u *offshore*. Sin embargo, en medio de nuestro impulso nos encontramos con un acontecimiento inesperado que supuso un obstáculo para el trabajo en territorio que teníamos pensado desarrollar: la pandemia de covid-19.

Las restricciones a la movilidad y el cambio en las dinámicas sociales ocasionadas por esa emergencia sanitaria no impidieron que siguiéramos construyendo lazos con personas en el Caribe preocupadas y afectadas por las actividades

*offshore*. Por el contrario, encontramos nuevas formas de comunicarnos y de nutrir y compartir el conocimiento que íbamos generando: en esta época nació la *Revista Diálogos Caribe*, una publicación que intenta aportar a la comprensión de las dinámicas de una región continental e insular que, desde la Colonia, ha sido concebida como un “territorio de sacrificio” condenado a situaciones de extrema escasez e injusticia. A su vez, impulsamos un ciclo de conversatorios virtuales llamado “Diálogos Caribe: trayectorias extractivistas y transiciones”, con el apoyo de la Mesa Social Minero Energética y Ambiental por la Paz, la Corporación Aury Sará Marrugo, el Movimiento Cesar sin Fracking y sin Gas, Pro-SeaLand Old Providence y profesores de la Universidad del Norte y la Universidad Nacional de Colombia (sedes Bogotá y Caribe). Estos conversatorios nos permitieron tener una mirada integral de la región, a partir de un recuento desde la perspectiva histórica y ambiental, y enfatizando en las reconfiguraciones territoriales producidas allí por el modelo minero energético.

Mediante el trabajo investigativo desarrollado durante estos años en relación con la exploración y explotación *offshore* en Colombia, y gracias al intercambio con organizaciones de Brasil a través de Oilwatch, identificamos un tema clave que no había sido tratado en Colombia y cuyo análisis crítico

era necesario para entender los riesgos de ese tipo de extracción: la ocupación de las costas con una enorme infraestructura que presta diversos servicios para hacer posible las operaciones petroleras y cuyos impactos sobre los territorios marino-costeros (entre los cuales sobresale la frecuencia de derrames de crudo) deben ser reivindicados. Esto nos remitió de inmediato a la situación que han vivido y que continúan enfrentando las comunidades de Coveñas, Sucre, a causa de numerosas mareas negras que se han producido en sus costas a lo largo de la historia y también del desarrollo del terminal petrolero de Coveñas, en el golfo de Morrosquillo. Estas comunidades conocen y tienen mucho que decir con respecto a los impactos de la infraestructura y las actividades extractivas en sus territorios, y sus testimonios permiten entrever lo que podría venir para otras comunidades de Colombia con el avance del extractivismo *offshore*.

La presente crónica histórica parte de un ejercicio de historia ambiental que permite ver, en la trayectoria de los megaproyectos extractivos en el golfo de Morrosquillo, las posibles afectaciones biológicas al ecosistema y las transformaciones culturales y socioeconómicas que viven los territorios y las comunidades marino-costeras por cuenta del modelo extractivista. Su autor, el investigador Samuel Jaramillo, supo recopilar, apreciar y potenciar la fuerza narrativa y estética

de las fotografías encontradas en archivos de prensa y registros personales durante el desarrollo de la investigación, para proponer un dispositivo visual que hila y expande esta reconstrucción de memorias acerca de las transformaciones del golfo de Morrosquillo como consecuencia de la extracción petrolera. El resultado es un fotorreportaje que permite conocer las voces de personas y comunidades locales, que en momentos se conectan, complementan o tensionan con registros de diversos medios de prensa de la época, respecto a qué, cómo y porqué la historia del Golfo es a su vez una historia del agua, la vida y el crudo derramado.

Este trabajo representa un logro importante para Censat Agua Viva y para la sociedad colombiana, ya que marca un precedente importante en la reconstrucción de memoria y en la generación de nuevo conocimiento para entender y anticipar las consecuencias de la expansión de la frontera petrolera en el mar. Por lo tanto, esperamos que su lectura, socialización y discusión impulse el desarrollo de nuevos ejercicios de investigación, diálogo, debate y resistencia frente a lo que significa que las aguas y costas de Colombia -y del mundo- se conviertan en nuevos territorios de sacrificio.

Censat Agua Viva

## Morrosquillo: historia del agua, la vida y el crudo derramado

**Antecedentes: la costa  
es sacudida por un  
espejismo empresarial**



◀ **Coveñas** [Acuarela sobre papel]. 1976. Autor: Pedro Nel Gómez. Fuente: Colección de diapositivas de la Biblioteca Luis Ángel Arango: Artes Plásticas, no.33200, Bogotá D.C.

El golfo de Morrosquillo, ubicado en los departamentos de Sucre y Córdoba, es un lugar atravesado por fuertes cambios paisajísticos determinados por la ocupación territorial y los proyectos extractivos en la región. La imagen de un paisaje que los zenúes y posteriormente los conquistadores admiraron como rebotante de vida, con una tierra fértil bañada por el río Sinú

y un mar nutrido de peces, ha sido reemplazada por carreteras, puertos petroleros y tanques para guardar crudo. Esta crónica histórica intenta reconstruir cómo sucedieron esos cambios, rescatando las voces de testigos de esta transición que se complementan con documentos históricos que fueron tácitos relatores de una sujeción de la tierra al capital.



▲  
Casa Grande de Madre de Dios, una de las casas de la hacienda de Julián Patrón, quien aprovechó la abundancia de cocoteros a orillas del mar que estaban ahí desde antes de su llegada, cuya exportación era vigilada por peones que habitaban en casas cercanas (lado izquierdo de la imagen). Detrás de estos cocoteros, además del denso manglar, se encontraban las extensas planicies dedicadas al ganado. 1920.  
Fuente: Gabriel Moré Sierra.

La historia ambiental del golfo de Morrosquillo se puede remontar hasta los tiempos de la colonia. Se sabe que en el siglo XVI la tierra que anteriormente se encontraba ocupada por indígenas zenúes pasó a ser una hacienda de esclavos llamada *Santa Bárbara de Cobeña*. Posteriormente, en 1634, pasó a ser del escribano Francisco López Nieto y, tras una serie de sucesiones, a finales del siglo XIX dio a parar en manos de Julián Patrón Airiarte, un empresario toluideño convertido en terrateniente tras recibir alrededor de 10 000 hectáreas como herencia de sus padres<sup>1</sup>. Fue con Julián Patrón que los terrenos del golfo pasaron de ser simples baldíos a dedicarse a la ganadería y la exportación de cocos, mercancías y ganado en pie hacia Panamá y Cuba.

En 1918 comienza a gestarse, de la mano de Julián Patrón y otros ganaderos de la región, el primer proyecto económico a gran escala que tendría

el territorio: una empacadora o *Packing House*. Dicho proyecto, en parte consecuencia de la alta demanda de carnes en Europa tras la primera guerra mundial, y teniendo como precursores a inversionistas y exploradores ingleses, consistía en un centro de sacrificio de ganado, donde también se procesaría su carne para exportación. Debido a que históricamente la región se había dedicado a la ganadería, y a que la profundidad del mar cerca de la playa permitía la entrada de buques de gran tamaño, se escogieron los terrenos de Julián Patrón, en el golfo de Morrosquillo, para construir el *Packing House* y sus muelles<sup>2</sup>. Empero, dada

la falta de mercado para los productos cárnicos fabricados en el *Packing House*, dicho proyecto fracasó y entre 1923 y 1924 se reanudaron las exportaciones de ganado en pie.

Así, lo que para algunas personas significaba la llegada del progreso, se esfumó tan rápido como apareció, dejando como recuerdo las instalaciones ya construidas, entre las que resalta el edificio para las oficinas administrativas Rancho Grande y el frigorífico. Lo que los habitantes no sabían era que dicho proyecto fallido marcaría, casi por accidente, el destino de toda la región hasta el presente.



▲ Vista desde Rancho Grande del antiguo (derecha) y nuevo (izquierda) muelle construido para el *Packing House*. Del antiguo muelle solo se ven los pilotes. 1939.  
Fuente: Gabriel Moré Sierra.



▲ Rancho Grande (derecha) y el frigorífico (izquierda). 1939.  
Fuente: Gabriel Moré Sierra.

## La Sagoc: de la carne al petróleo



▲ El barco Antigua de la United Fruit Co. llega al muelle de Coveñas adaptado por la Sagoc. 1938.  
Fuente: Gabriel Moré Sierra.

Hoy en día la historia del golfo de Morrosquillo, especialmente aquella de Coveñas<sup>3</sup> y la del petróleo en Colombia, se entremezclan en una sola. En el año 1931, bajo

la Ley 80 y el contrato Chaux-Folsom, se le otorga a la *Colombian Petroleum Company* (Colpet) la Concesión Barco<sup>4</sup> <sup>5</sup>. Esta le había sido otorgada en 1905 al general

Virgilio Barco, dándole por cincuenta años el privilegio para explorar y explotar la zona petrolífera del Catatumbo<sup>6</sup>. A su vez, se le asigna a la *South American Gulf Oil Company* (Sagoc) la construcción del oleoducto que iría, en ese momento, desde el corregimiento de Petrólea, Norte de Santander (en 1938 se traslada el campo de Petrólea a otro lugar en Tibú), hasta un puerto en algún lugar de la costa Atlántica para su posterior exportación. Cabe destacar que la petrolera estadounidense *Gulf Oil Co.* era en ese momento la máxima accionista tanto de la Colpet como de la Sagoc<sup>7</sup>.

Dado que las instalaciones del *Packing House* en Coveñas se encontraban sin uso, en un estado aceptable y viendo que satisfacían con creces las necesidades de infraestructura de la Sagoc, este lugar fue escogido para la exportación de petróleo<sup>8</sup>. Así, por la pura casualidad de haber sido el anfitrión de un proyecto ganadero fallido 20 años atrás –casualidad que para algunos se convertiría en una pesadilla–, en 1938 el destino del golfo de Morrosquillo quedaría sellado con la estampa de un gobierno centralista que ha tendido a ver en sus costas un botín económico.

Fue la exportación petrolera por parte de la Sagoc, más que el *Packing House*, el proyecto que más profundamente impactaría a Coveñas y, en este sentido al golfo de Morros-

quillo, durante el siglo XX. Lo que antes eran algunas casas para los peones de Julián Patrón, se convirtió en un pequeño poblado de personas atraídas por el empleo para la construcción del *Packing House*<sup>9</sup>. A pesar de esto, tras el fracaso del anterior proyecto Coveñas volvió a ser un pueblo relativamente inactivo hasta que, en 1938, llegó la Sagoc con su proyecto de construir el primer terminal para exportación de petróleo en Colombia.

Así, desde ese año hasta su salida a mediados de la década de 1970, esta filial de la *Gulf Oil Co.* adaptaría las instalaciones del abandonado *Packing House*, construiría nuevas edificaciones y, en general, crearía y administraría lo que se podría considerar un pequeño poblado, que prosperó sobre el vacío dejado por la ausencia del Estado en la región en ese momento.

Coveñas, diez años antes de la llegada de Ecopetrol. Para entonces el corregimiento ya contaba con un club de obreros, un cine, una iglesia, un campo de béisbol y diferentes campamentos para ser ocupados por los habitantes de la zona. Año 1966.

Fuente: Gabriel Moré Sierra.



## Transformaciones e impactos socio-ambientales

Tras la llegada de la Sagoc hubo una migración hacia Coveñas de personas de diferentes ciudades como Cartagena, Tolú e incluso Medellín, para trabajar en el puerto petrolero<sup>10 11</sup>. El crecimiento poblacional de la zona generó la llegada de mano de obra adicional a la de los antiguos peones de las haciendas, algunos de los cuales pasaron a trabajar para la Sagoc<sup>12</sup>. A su vez, la existencia de Coveñas se puso en función del puerto: la mayoría de su población trabajaba para la compañía de manera directa (oficinistas, personal del puerto) o indirecta (en la escuela de la Sagoc, como telégrafo del pueblo, etc.)<sup>13</sup>. Cabe destacar que, a diferencia de lo que se le critica actualmente a la administración de Ecopetrol, la Sagoc empleaba en su mayoría a gente de la región y sus alrededores, especialmente de Coveñas, Tolú y Cartagena.

Adicional a esto, desde su entrada la Sagoc comenzó a adaptar la infraestructura para la actividad petrolera. En principio, se usaron los rieles del *Packing House* y

las instalaciones de Rancho Grande para adecuarlas como oficinas. Sumado a esto, la Sagoc construyó, al poco tiempo de su llegada, los primeros tanques para guardar petróleo que la región vería<sup>14</sup>. Luego se adaptó el muelle, para poder cargar el petróleo en los buques que allí atracarían.

En general, no se encontró en Coveñas documentación sobre conflictos entre la Sagoc y sindicatos o pobladores de los alrededores, y la percepción que los habitantes de la zona en diferentes épocas con respecto a la empresa es diversa. Al preguntarle por ella a Victor Martínez, nacido y criado en Coveñas durante “la época de la Sagoc”, se le iluminaron los ojos:

*Los gringos se portaron muy bien con los trabajadores y con los hijos de los trabajadores. (...) Cuando yo nací, yo pensé que había nacido en una ciudad porque había agua potable, luz, carros, maquinaria (...) teníamos hasta teatro, los gringos nos daban cine. (...) Nos pusieron hasta*

*colegio, porque los hijos de los trabajadores teníamos un colegio particular (de la Sagoc), la gente de la región iba a estudiar allí y ellos no decían que no*<sup>15</sup>.

En efecto, en Coveñas la Sagoc suplió la mayoría de las funciones que le corresponden al Estado, generando un enclave norteamericano en la costa Caribe de Colombia –práctica común entre las petroleras de la época–: tenía un colegio, daba vivienda a los trabajadores y a sus familias, brindaba entretenimiento, tenía un hospital que atendía a las personas de la región, entre otras infraestructuras de servicios<sup>16</sup>.

Un poblador recuerda que en “la época de la Sagoc” aún no se había restringido el acceso a las instalaciones del puerto, lo que contrasta con la actualidad<sup>17</sup>: “*Ahí no habían (sic) puertas que impidieran el acceso de la gente a alguna parte. Habían (sic) unas puertas pero decorativas, porque estaban abiertas*”<sup>18</sup>, comentó en entrevista Gabriel Moré Sierra, habitante de Coveñas durante su juventud, autor y editor de un libro sobre la historia del municipio. Cabe aclarar que los familiares de ambos entrevistados trabajaron para la Sagoc. No fue posible obtener un testimonio de una persona local que hubiese vivido esa época y que no estuviera relacionada con la empresa.



▲ El barco Antigua de la United Fruit Co. llega al muelle de Coveñas adaptado por la Sagoc. 1938.  
Fuente: Gabriel Moré Sierra.

## Derrames de petróleo: memorias diversas



▲  
Hospital de la Sagoc. 1980.  
Fuente: Gabriel Moré Sierra.

Respecto a la cuestión ambiental, los derrames de petróleo desde los inicios de la actividad petrolera en el territorio son recordados de diferentes formas por quienes

eran niños en esa época. Un habitante de San Antero, que vivió en Coveñas durante ese tiempo, manifestó no recordar ningún derrame. No obstante, el ya citado Gabriel

Moré Sierra comentó que sí hubo, pero que, en su concepto, eran leves y poco frecuentes, tal vez dos o tres al año: “nos dábamos cuenta porque se podían ver pequeñas líneas de crudo en la playa”. Por el contrario, un líder social de Tolú que vivió la época de transición de la Sagoc a Ecopetrol, contó que en su infancia era frecuente presenciar derrames en la zona:

*Estaba yo muy pequeño, no sabíamos que era petróleo, creíamos que era algo normal dentro del ambiente porque recuerdo que íbamos a la playa y encontrábamos unas bolitas negras en la orilla de la playa. Nos ensuciábamos los pies con esas bolas negras, tratábamos de quitarnos eso y era pura grasa. Llegábamos a la casa y mi mamá con kerosene –creo que se llamaba– ensuciaba un pañuelito y eso nos quitaba la grasa que teníamos en los pies.*

## **Dinámicas de la pesca**

Frente a la pesca, distintas fuentes coincidieron en que en esos tiempos era más abundante que hoy en día. Un miembro de un Consejo Comunitario comentó en entrevista que en esa época no se requerían artes de pesca -era suficiente salir a la playa con una atarraya para obtener abundante pescado- mientras que, en la actualidad, en la zona ya no

se encuentran pargos ni meros, entre otras especies. Otra fuente también manifestó que en el pasado “*la gente iba al muelle a pescar por la noche; allí se cogían meros, pargos, sábalos, en la punta del muelle, eso era una cosa increíble*”<sup>19</sup>. Por otro lado, no había en el pasado una restricción a la pesca en el mar: salvo cuando habían embarques, no existía una zona restringida a la cual no pudiesen ingresar los botes<sup>20</sup>. Además, dado que no fue sino hasta la década de los sesenta cuando se decidió implementar el sistema de embarques con líneas submarinas, los pescadores de otros lugares distintos a Coveñas no se veían restringidos en sus faenas.

## **Agua de lastre y especies invasoras**

Ya que es una práctica común en los buques petroleros, es probable que durante esta época haya comenzado el problema de la contaminación con agua de lastre (agua que se utiliza para estabilizar los buques en el mar). Cuando no están cargados, los buques suelen llenarse con agua de lastre para mantener su calado óptimo, pero cuando van a cargar en otro puerto, tiran esta agua al mar. El problema está en que el agua de lastre contiene organismos y microorganismos de la zona donde se cargó. Como los buques suelen descargar estas aguas en lugares completamente diferentes de donde



▲  
Buque carguero Nidareid carga en el muelle. Año 1939.  
Fuente: Gabriel Moré Sierra.

se llenaron, se suelen introducir especies invasoras en los sitios de descarga. Esta problemática se evidencia en el golfo de Morrosquillo: según varias comunidades entrevistadas, como consecuencia de esta práctica al golfo han llegado especies como el pez león, el camarón tigre y el mejillón, que no son propias de la zona.

## Embarques

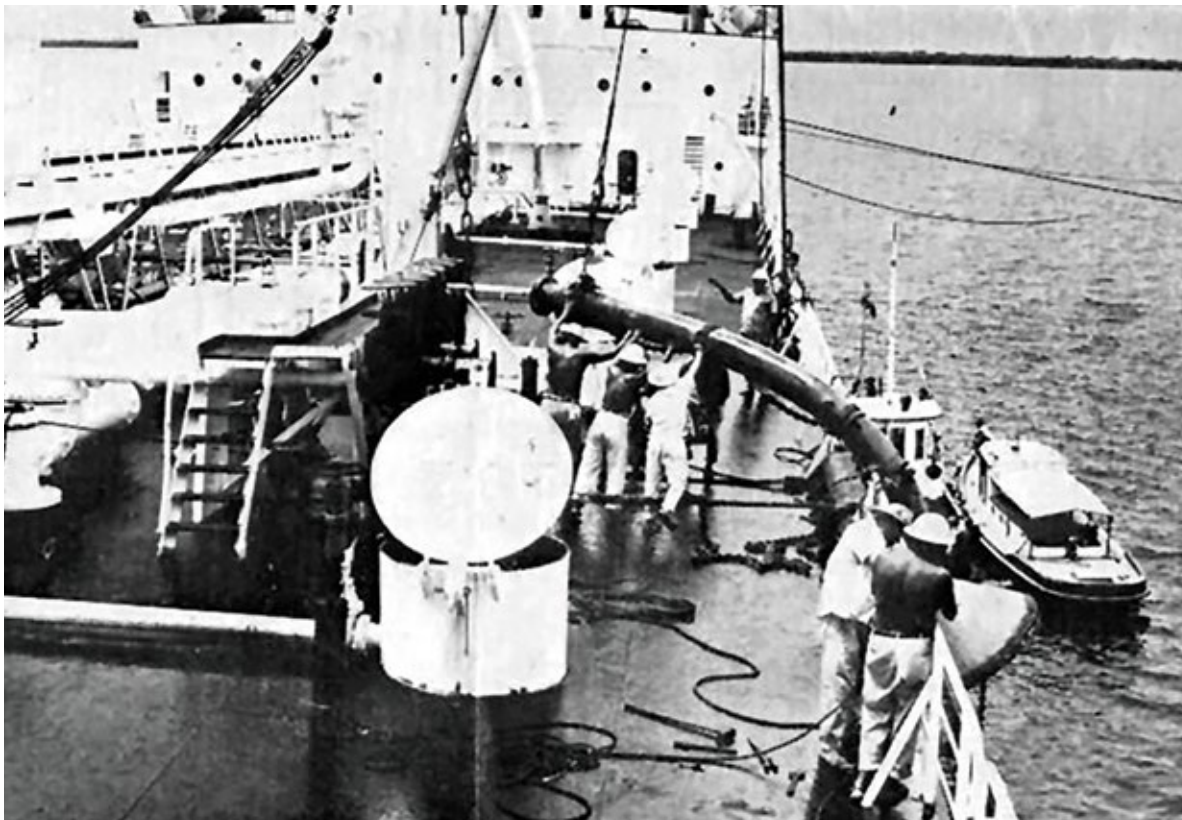
Durante la época de la Sagoc se implementaron tres métodos diferentes de embarque. En un principio se realizaban embarques directamente desde el muelle por medio de unos tubos que salían de los tanques de reserva y que se conectaban, por medio de mangueras, a los buques. Posteriormente, se experimentó brevemente con un método mixto: los barcos cargaban en el puerto y, cuando se llenaban al punto de que su calado



▲  
Barco cargando petróleo en el muelle de Coveñas. Año desconocido.  
Fuente: Gabriel Moré Sierra.

alcanzaba el límite permitido en el muelle, se trasladaban a aguas más profundas para terminar de ser cargados por medio de un buque tanque que guardaba petróleo<sup>21</sup>. En la década de los sesenta se decidió adoptar un sistema de línea submarina, precursor de las actuales *Tanker Loading Units* (TLUs). Mediante este sistema, el petróleo se transportaba utilizando una línea submarina que se aseguraba

a unas boyas a dos kilómetros de la costa para ser utilizada durante los cargues de crudo. Cabe resaltar que, mientras que el embarque directamente desde el muelle le permitía a la Sagoc despachar buques con una capacidad promedio de 75 000 barriles, la línea submarina aumentó esta capacidad a 250 000 barriles<sup>22</sup>. Este último método fue utilizado hasta la salida de la Sagoc en los setenta.



▲  
Instalación de la línea submarina a dos kilómetros de la costa. 1964.  
Fuente: Gabriel Moré Sierra, tomada del periódico Colpet al Día: *Colombian Petroleum Company*, N° 11.

## ¿Salida del territorio?

La infructuosa salida de la Colpet-Sagoc del país comenzaría a mediados de los sesenta, con el declive de la producción de sus campos petroleros. Al prever el agotamiento de su producción, a partir de 1964 la Colpet comenzó a vender sus equipos en el Norte de Santander y a abandonar sus instalaciones, además de iniciar un apresurado -y por lo demás ilegal- proceso de liquidación y de jubilación forzada de sus trabajadores<sup>23</sup>. Esto propició, en el año 1971, una huelga de obreros y un paro cívico departamental en ese departamento que llevó a que el Ministerio de Minas declarara la caducidad del contrato Chaux Folsom<sup>24</sup>. No obstante, poco después el Estado se retractó y, en vez de declarar caduco el contrato y recibir los campos de manera gratuita, se llegó al acuerdo de comprar, por medio de Ecopetrol, las acciones de las empresas involucradas<sup>25</sup>. Así, *“en 1974 esta misma empresa nacional [Ecopetrol] terminó adquiriendo alrededor del 45% de las acciones de la Sagoc (que seguía siendo de la Gulf Oil Co.) y además*

*adquirió en este período el pasivo pensional con todas las obligaciones inherentes al mismo y recibió los campos [próximos a agotarse] de la Colpet, el oleoducto de la Sagoc, las estaciones de El Retiro, Ayacucho, Convención, I-21 de Tibú y otras intermedias menores, así como las instalaciones de Coveñas”*<sup>26</sup>. En suma, la salida de la Colpet-Sagoc no se dio de manera inmediata sino que se realizó una transición hacia un híbrido de Ecopetrol-Colpet-Sagoc hasta la lenta liquidación de las filiales estadounidenses<sup>27 28</sup>.

### **Ecopetrol y la Armada: una turbulenta transición**

Así las cosas, los terrenos que le pertenecieron a la Sagoc pasaron, en principio, a Ecopetrol. Después se le cedió gran parte a la Armada, quedando 300 hectáreas para la Armada y aproximadamente 54 hectáreas para Ecopetrol<sup>29</sup>. Este cambio de propietario -y su consecuente uso de la



▲  
Vista lateral del actual muelle de Coveñas. Resalta lo desierto que se ve, contrario al lugar de encuentro que, según habitantes de la zona, alguna vez fue. Año 2022.  
Fuente: el autor.

tierra— no pasó desapercibido y lentamente la transición se fue notando en Coveñas. De una parte, en manos de la Armada quedaron gran parte de las instalaciones en las que habitaban los trabajadores del puerto de la Sagoc. Según diferentes fuentes, la Armada desalojó a las personas que allí habitaban sin ningún tipo de compensación. Una de ellas,

Luis López, dirigente sindical de la región, comentó que *“la Sagoc se los cedió [sus terrenos] al gobierno; se los entregó a la Armada y ahí fue cuando comenzaron a sacar la gente. Había gente que llevaba 20 años allá y los fueron sacando hasta que quedaron los militares viviendo totalmente allí. No les reconocieron nada”*<sup>30</sup>. Otro testimonio refiere que existían

conflictos entre la Armada y habitantes del barrio Guaya-bal, de Coveñas<sup>31</sup>, dado que la primera reclamó esos predios como suyos.

Además de los desalojos, tanto Ecopetrol como la Armada fueron restringiendo el acceso a lugares en los que antes los habitantes de la zona podían moverse con relativa libertad. Así, mientras años atrás el puerto había sido un lugar público al que accedían libremente las personas de la región, con el tiempo este se destruyó y se creó otro cerrado al público, con acceso exclusivo para personal autorizado. De este modo, tanto la infraestructura original de Coveñas -de la que la Armada tomó desdeñosa posesión- como el puerto, fueron cercados y extirpados de las vidas de los habitantes que por años vivieron y obtuvieron de allí su sustento.

Entretanto, durante la época próxima al declive de la explotación petrolera en Colombia, se invirtió la función del puerto en Coveñas. En 1973 Colombia había comenzado a importar petróleo y en Coveñas los barcos ahora llegaban a descargar el crudo que tendría como destino final Barrancabermeja, Santander. Sumado a esto, en septiembre de 1977 el puerto inició la importación de gasolina bombeada pasando por Ayacucho, César, hacia Barrancabermeja<sup>32</sup>.



▲ Cercada, coronada con un alambre de púas y adornada por las camionetas de alta gama de los funcionarios del puerto, así luce la entrada del actual muelle de Coveñas. Año 2022.

Fuente: el autor.

## Boom petrolero

En 1983 ocurrieron dos hechos muy importantes: un cambio en el uso del puerto y el descubrimiento del campo petrolífero de Caño Limón en Arauca. El primero hace referencia a que, en 1983, se cambió de nuevo la utilización del Terminal Marítimo con la salida de crudo en la ruta Barrancabermeja - Ayacucho - Coveñas, hacia Cartagena por cabotaje marítimo, por la construcción del combustoleoducto Ayacucho - Coveñas - Cartagena<sup>33</sup>. Según comentó un líder sindical en entrevista, uno de los motivos para dejar de hacer cabotaje marítimo, fue que este crudo era vendido ilegalmente por la tripulación de los barcos en su camino de Coveñas a Cartagena<sup>34</sup>.

En cuanto al segundo hecho, en plena crisis de finanzas del país, la *Occidental Petroleum Corporation* (Oxy) y Ecopetrol descubren el campo de Caño Limón. Al inició se estimó que tenía reservas de quinientos millones de barriles de petróleo, pero posteriormente se comprobó que sus reservas eran de mil doscientos 200 millones de barriles. Debido a esto, en 1986 se construyó el oleoducto Caño Limón - Coveñas por parte de la filial colombiana de la Oxy, OxyCol, dentro de un contrato de asociación con Ecopetrol para la explotación del campo de Caño Limón<sup>35 36</sup>.

Paralelamente, en 1986 Ecopetrol formuló su *Plan de Desarrollo Año 2000* en donde identifica la necesidad de ampliar los sistemas existentes de transporte de crudos para evacuar los excedentes de producción que se originan en el Valle del Magdalena, los Llanos Orientales y el Casanare, hacia la costa norte y con destino a la exportación. En consecuencia, ese año la empresa proyecta la construcción del Oleoducto de Colombia S.A., un sistema de transporte de crudo entre Vasconia (Boyacá) y Coveñas (Sucre), con el objetivo de integrar la infraestructura nacional de oleoductos y permitir la exportación de petróleo crudo desde los campos localizados en el Alto Magdalena, Magdalena Medio y los Llanos Orientales. La construcción de dicho oleoducto comenzó en 1989 y finalizó en 1992<sup>37</sup>, por medio de una sociedad entre Ecopetrol, Hocol S.A., Esso Colombiana Limited, British Petroleum (BP) Exploration Company Colombia LTDA., Lasmo Oil Colombia LTDA., ELF Aquitaine Colombie S.A., Total Exploratie en Productie Maatschappij B.V., y LL & E. Colombia INC.

El auge petrolero continuó en 1991, cuando Ecopetrol y la BP anunciaron el descubrimiento del campo de Cusiana, en el Casanare, con reservas de mil seiscientos millones de barriles de alta calidad. Un año después, mientras en Co-



## Y las playas comenzaron a mancharse...



Con vallas, la empresa OcenSA hace un irónico llamado a mantener limpias las playas que varias veces se han tenido que cerrar por derrames de crudo durante sus embarques. Año 2022.

Fuente: el autor.

Durante todos estos años el puerto de Coveñas continuó con sus operaciones, sin que se encontrara algún derrame reportado en prensa. No obstante, en un artículo

del periódico *El Tiempo* del 2 de marzo de 1993<sup>40</sup>, el presidente del Concejo de Tolú menciona que en los cuatro años y medio precedentes se presentaron diecinueve

derrames en 604 embarques. Esto podría corresponder a los derrames detectados por el público general ya que, según otras fuentes entrevistadas –entre estas un miembro de un Consejo Comunitario y varios líderes sociales–, los derrames son un factor común en cada embarque, por lo que esta cifra debería ser más elevada.

A continuación se presentará un reporte de los derrames que se encontraron en prensa y las protestas ligadas a ellos desde este punto hasta el presente. Cabe aclarar que la mayoría de la información proviene de reportes de prensa, sobre todo del periódico regional *El Meridiano* y de algunos medios nacionales. Esta información se complementó con entrevistas a habitantes de la región. No obstante, dado el carácter de la información no se cuenta con mucha evidencia gráfica al respecto. En suma, en los párrafos que vienen se encuentra la descripción de **catorce derrames reportados en prensa entre 1993 y el presente**.

Es probable que la cifra de derrames en este intervalo sea mucho mayor a la aquí tratada: que los derrames no se reporten no implica que estos no hayan existido. Las comunidades del Golfo concuerdan en que los derrames son constantes –el alcalde de Tolú denunció diecinueve entre 1989 y 1993–, pero es probable que muchos no se detecten debido a que son dispersados en el sitio del derrame, son muy pe-

queños para ser vistos a la distancia o se dan en la zona restringida cerca a las monoboyas.

El primer derrame en la zona encontrado en prensa es del 25 de febrero de 1993: mientras se realizaba un embarque a cargo de la Asociación Cravo Norte (Shell y la Empresa Colombiana de Petróleos), se reportó el vertimiento de 40 barriles de petróleo al mar del golfo de Morrosquillo. No obstante, el alcalde de Tolú, Tulio Villalobos, dijo que fueron más, dado que se podían observar manchas en las costas en Punta Bolívar, en el municipio de San Antero (Córdoba) y en Coveñas. Tras este episodio tuvieron lugar las primeras protestas contra la administración de Ecopetrol en la región encontradas en la prensa<sup>41</sup>. El derrame y las consiguientes protestas no causaron mucho revuelo en los planes de exportación en la región. En 1994 nace el Oleoducto Central S.A. (Ocensa) como una empresa de economía mixta, en cuya creación participaron Ecopetrol, Triton Colombia Inc. BP Colombia Pipeline Ltda., Total Pipeline Colombia S.A., IPL Enterprises Inc y TCPL Ltda<sup>42</sup>. Ocensa sería la encargada de administrar los campos de Cusiana-Cupiagua y de construir un oleoducto para exportar el crudo extraído en estos campos –no sin antes recibir alertas de la Defensoría del Pueblo sobre los posibles impactos negativos a las comunidades de su construcción y operación<sup>43</sup>– el cual se terminó y entró en operación en 1998.

## San Antero, una región asediada



▲  
En el Distrito de Manejo Integrado (DMI) de Cispatá, las comunidades realizan la tala de mangle de manera sustentable, para su comercialización local. Año 2022.  
Fuente: el autor.

A su vez, en 1995 comienza un calvario en el municipio de San Antero, vecino de Coveñas, que se mantiene hasta la fecha: este año se reporta por primera vez en prensa la idea de construir allí un puerto. De la mano de Ocesa, la propuesta era exportar crudo con unas monoboyas a once kilómetros de la costa<sup>44</sup>. Se decía que dicho puerto estaría terminado en 1997, pero nunca se construyó.

Si bien se desconoce el motivo de su fracaso, era de esperar una resistencia por parte de las comunidades debido a que se restringiría el acceso a una zona del mar. Así lo manifestó el gerente del tramo norte del oleoducto Ocesa al periódico El Tiempo: *“toda esta zona será área restringida para el tránsito de motonaves y aeronaves, con el objeto de brindar mayor seguridad al complejo pe-*

tolero”<sup>45</sup>. A pesar de su fracaso, este proyecto daría inicio a una infructífera serie de intentos de construir puertos, que dificultaría la relación entre la comunidad y las empresas que buscaban utilizar la región como punto de exportación dadas sus óptimas condiciones geográficas, económicas y de infraestructura<sup>46</sup>.

El interés en construir puertos continuó, porque en 1999 la firma holandesa Haskoning realizó un estudio en este mismo municipio para construir uno de aguas profundas<sup>47</sup>. Según el mismo artículo de prensa que reporta el estudio de Haskoning, la persona encargada de impulsar el proyecto a nivel nacional e internacional fue el abogado Ernesto Vergara Parra. En los años siguientes Ernesto dio conferencias sobre proyectos portuarios y llegó a ser gerente de la Sociedad Portuaria de Córdoba en donde fue central para el proyecto del puerto marítimo de San Antero que se hundió en 2016<sup>48</sup>. A pesar de la promoción de Ernesto Vergara, el puerto que proyectaba el estudio de Haskoning nunca se construyó, pero este dejó abierta la ruta para futuras propuestas similares.

Más de una década después, en 2011, cuando parecía que el interés por crear en San Antero un modelo similar al de Coveñas se había perdido, se retomaron los estudios rea-

lizados por la firma holandesa y se complementaron para proyectar un puerto granelero en el golfo<sup>49</sup>. El ya mencionado Ernesto Vergara reapareció declarando en el periódico El Heraldó que “*el proyecto del puerto marítimo siempre ha estado vivo. Simplemente se estancó en algunos momentos por las deficiencias financieras*”<sup>50</sup>. Desempolvado el proyecto y actualizados los estudios, entre 2014 y 2015 la Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y del San Jorge (CVS) otorgó una licencia a la Sociedad Portuaria Graneles del Golfo S.A. para la construcción de un puerto granelero en la Bahía de Cispatá. En medio de toda la agitación provocada por dicha licencia, en el 2015 otra sociedad, la Sociedad Portuaria de San Antero S.A., radicó una solicitud para la construcción de un puerto marítimo en el municipio de San Antero.

El asedio a San Antero por parte de las sociedades portuarias creó fricciones con las comunidades. Con la Sociedad Portuaria Graneles del Golfo S.A., las protestas frente a un posible puerto se debieron a que, para comenzar, el 33% de su construcción se realizaría en el Distrito de Manejo Integrado (DMI) de Cispatá, un área protegida por la CVS y que se vería directamente afectada por la operación del puerto<sup>51</sup>. Elvia Payares, quien lidera la Organización de Etnias Afrodescendientes Agustín Payares, comentó que



▲  
Para asegurar la sustentabilidad de su negocio, los mangleros de Cispatá rotan entre distintas zonas de tala (una cada año), permitiendo que el manglar se recupere antes de volverlo a talar. Año 2022.

Fuente: el autor.

hubo oposición porque “sentían que le podían hacer daño a la comunidad; de pronto [sentían] que iban a terminar con una parte muy bella que tenían acá”<sup>52</sup>. Elvia cuenta que, en principio, la CVS negó en el trámite de licenciamiento ambiental la presencia de comunidades étnicas, por lo que no hubo una consulta previa. No obstante, tras reconocer la presencia de comunidades étnicas y dada la presión mediática<sup>53</sup>, la CVS revocó la licencia del proyecto en 2016, pero la amenaza sigue vigente ya que aún no se archiva y en cualquier momento se podría retomar.

Por otra parte, la Sociedad Portuaria de San Antero S.A., que había radicado una solicitud para un puerto marítimo en 2015, intentó corregir el error del puerto granelero al comenzar la socialización con las comunidades de inmediato. Sobre esto Elvia comenta:

*Decían que lo que se iba a construir se iba a llevar una cantidad de terreno e iban a restringir: ya le dirían a los pescadores que ustedes no pueden coger por aquí, sino que tienen que coger por acá. Sí informaron que los iba a afectar. Iban a hacer unas compensaciones, pero la gente pensaba que ninguna compensación iba a ser igual a lo que ellos se ganaban en faenas de pesca para mantener a sus familias*<sup>54</sup>.

El temor a una restricción de la pesca como la que se vivía en Coveñas, la limitación de la movilidad en tierra y los posibles daños ambientales a los manglares que abundan en la zona, provocaron una resistencia de la comunidad que llevaría a que el proyecto fuera archivado a finales del 2020<sup>55</sup>.



▲ El manglar abunda en la Bahía de Cispatá y en los alrededores de San Antero. De allí las comunidades obtienen alimentos para su subsistencia, como las ostras y los cangrejos. Año 2022.

Fuente: el autor.



▲  
El manglar es un importante agente geológico, es decir, un ecosistema que modifica el paisaje. Esto se debe a que sus raíces, que forman una densa red en y sobre la arena, frenan el agua de olas que rompen en la playa, impidiendo así que se remueva arena y el mar le gane terreno a la costa. La pérdida de playa debido al mar –un caso de erosión marina– es una problemática que acecha las costas del Caribe. Año 2022.  
Fuente: el autor.

## **Crecen las mareas negras en el Golfo**

Mientras comenzaba el drama de los puertos en San Antero, cerca de la zona, en el oleoducto de Ayacucho–Coveñas, el petróleo seguía amenazando a la población. En 1995 una motoniveladora tropezó y cortó el tubo del oleoducto Ayacucho-Coveñas, ocasionando un derrame a la altura del kilómetro 227 que afectó veinte hectáreas a su alrededor. Cabe resaltar que Ecopetrol solo informó del derrame cinco días después de ocurrido<sup>56</sup>. Adicionalmente, el día anterior se había presentado otro derrame de cincuenta barriles de crudo en el Golfo, debido a una fisura en uno de los tanques del buque cisterna Trinidad Sea. Sobre este derrame, Ecopetrol admitió que hubo descuido de su parte en el control ambiental en el Golfo<sup>57</sup>.

El malestar generado por estos derrames se sumaría a una inconformidad general con las condiciones de vida de los pobladores de la región que llevaría, en 1997, a un gran paro en Coveñas que duró alrededor de una semana. Los manifestantes

bloquearon la vía de acceso al municipio, de manera que los trabajadores del puerto tuvieron que ser trasladados hasta allí en helicóptero. Si bien el paro correspondía más a una expresión de malestar general por la situación precaria de Coveñas<sup>58</sup> que a una protesta contra el puerto, sí había entre sus reivindicaciones peticiones específicas –hoy en día vigentes– a la administración del mismo. Se pedía mayor participación y mejor inversión por las regalías en el municipio, así como una mayor tasa de empleo de gente de la zona<sup>59</sup>, dado que una queja constante era que, bajo la excusa de buscar mano de obra calificada, Ecopetrol traía trabajadores de otras ciudades, dando empleo a una mínima cantidad de habitantes del municipio.

Para incrementar la fricción, al año siguiente se presentaron cuatro derrames de petróleo directamente asociados a la exportación de crudo, tres en tierra y uno en el mar, con el agravante de que uno de ellos llegó hasta la ciénaga de La Caimanera, donde



◀ Portada de El Meridiano del 18 de junio de 1998, que reporta el desastre ambiental que causó la llegada del crudo a La Caimanera. Año 1998. Fuente: El Meridiano.

el 26 de mayo, ocurrió un segundo incidente, cuando se derramaron aproximadamente cincuenta barriles de crudo, presuntamente porque una columna del Ejército de Liberación Nacional (ELN) dinamitó el oleoducto Ayacucho-Coveñas. El crudo cayó al arroyo Petalaca y posteriormente a la ciénaga de La Caimanera<sup>61</sup>. El daño provocado se agudizó por un tercer derrame, ocurrido el 9 de junio del mismo año por la presunta perforación de una tubería. Debido a las lluvias, el crudo se expandió y llegó hasta la Caimanera, entre otros lugares<sup>62</sup>. Cerrando esta faena de vertimiento de crudo en el Golfo, el 11 de junio ocurrió otra perforación de tubería –también ilícita, según Ecopetrol– a unos ochocientos metros de la primera<sup>63</sup>.

Los derrames de crudo se vuelven notablemente más nocivos cuando ingresan a las ciénagas<sup>64</sup>, al ser estos lugares de menor flujo de agua y sitios de reproducción de peces. Por lo tanto, el que dos de estos cuatro derrames hayan ingresado a la ciénaga de La Caimanera levantó alarmas en toda la región. En el periódico *El Meridiano* del 18 de junio de 1998<sup>65</sup> se encuentra que Ecopetrol decidió pagarle 18 000 pesos de la época a veinte pescadores y veinte mangleros para que recogieran el crudo de la Ciénaga. Al día siguiente, el mismo periódico menciona que se estaba recogiendo el crudo y aplicando dispersantes, lo que da

sus efectos nocivos se potenciaron debido a la importancia de este ecosistema para la biodiversidad de la región.

El primero de esta oleada de derrames de 1998 ocurrió el 12 de mayo, a ocho millas del puerto de Coveñas, por causas que permanecen desconocidas. El crudo derramado llegó a la jurisdicción de Berrugas en San Onofre, Sucre, y las fuertes lluvias que cayeron dividieron la mancha, llevándola hasta el archipiélago de San Bernardo<sup>60</sup>. A los pocos días,

un indicio de que pudo haberse utilizado Corexit (un dispersante altamente tóxico<sup>66</sup>), aunque Ecopetrol lo negó: *“las comunidades reclaman que se han estado utilizando dispersantes mientras que Ecopetrol dice que utilizó Sea Sweet, un componente biodegradable hecho con fibras vegetales que absorbe el crudo”*<sup>67</sup>.

Días después se presentó un altercado entre pescadores y mangleros con un grupo de infantes de Marina, debido a que Ecopetrol decidió reducir el número de trabajadores que recogían crudo en la zona. Adicionalmente, los pescadores sostenían que el daño ecológico era mucho más grave de lo que se mostró y que los canales de contención y la limpieza del crudo se estaban haciendo solo en cercanías de algunas fincas y haciendas y no en el corazón del manglar damnificado que se une con la ciénaga. Sobre esto, Carsucre dijo que iba a solicitar la reubicación de la tubería, pero a la fecha no se sabe nada al respecto<sup>68</sup>.



▲ El crudo derramado por el buque Euro Champions llega a las costas del Golfo, transformando las playas en un cementerio bañado por marea negra. Año 2014.  
Fuente: anónimo.



▲ Los peces, que escaseaban en el Golfo desde antes del derrame, fueron a parar en la playa, ahogados por el crudo derramado en el mar. Año 2014.

Fuente: anónimo.

Si bien diferentes personas entrevistadas reportaron que los derrames son constantes y que cada vez que se hace un embarque se derrama petróleo en el mar, no se encontraron reportes de derrames importantes en la prensa sino desde 2014.

Entre tanto, en 2010 Ecopetrol pasó a operar los campos Cupiagua y Cupiagua sur y el campo de Caño Limón-Coveñas (con sus respectivos oleoductos), y en 2013 nació Cenit, una empresa del Grupo Ecopetrol encargada de la logística de los embarques y de la administración el terminal.

En 2014, en un periodo de dos meses ocurrieron cuatro derrames mayores en el golfo de Morrosquillo, los cuales fueron reportados en prensa. El 23 de julio, el buque Euro Champions presentó fallas técnicas por condiciones meteorológicas mientras cargaba en la TLU-2 (operada por Ocesa<sup>69</sup>), lo que ocasionó un derrame de petróleo cuyas cifras aún generan incertidumbre: según el periódico *El Meridiano* del 23 de julio del

2014<sup>70</sup>, 42 barriles de petróleo cayeron al mar; no obstante, el 23 de septiembre del 2014 este mismo periódico<sup>71</sup> reportó la cifra de 69 barriles derramados. El 31 de julio los alcaldes del Golfo sostuvieron una acalorada reunión, en presencia de la comunidad de Tolú, con los funcionarios de Ocesa<sup>72</sup>, quienes expusieron las medidas implementadas para contener el derrame. El mismo día se anunció una marcha que tendría lugar el 27 de agosto; sin embargo, en prensa no se reportó que se hubiera realizado. Es probable que los eventos ocurridos en los días siguientes a la reunión cambiaran los planes de los municipios afectados.

Menos de un mes después, el 14 de agosto, sucedió otro derrame tierra adentro, en el kilómetro 274 del oleoducto de Ocesa. Los obreros que trabajaban en la zona le reportaron a El Meridiano<sup>73</sup> que el derrame se generó por corrosión, mientras que Ecopetrol aseguró que se debió a una perforación al oleoducto por



▲ Tres pescadores miran desconcertados los miles de peces muertos, señal de que en los meses por venir la pesca no les daría lo suficiente para subsistir. Año 2014.  
Fuente: anónimo.

parte de terceros. Siete días después, el 21 de agosto, un buque-tanque de la Empresa Energy Challenger con bandera de la isla de Man, derramó petróleo en las aguas del Golfo mientras cargaba en la TLU-1 operada por Ecopetrol<sup>74</sup>, hecho que ocasionó el cierre de diferentes playas por la presencia de petróleo.

Tras esta seguidilla de derrames, el 19 de septiembre se reabrieron las playas de Guerrero, El Francés, Guacamaya y Alegría en la zona norte de Tolué y Berrugas, en San Onofre, luego de que las cerraran el 27 de agosto. El Meridiano<sup>75</sup> reportó que Ocesa entregó 486 millones de pesos como forma de reparación a cerca de 600 pescadores de Tolué, Coveñas y San Antero agremiados a Corpagolfo, y que se estaban concertando iniciativas productivas para los eventuales perjudicados de dichos municipios. Adicionalmente, Ocesa entregó una indemnización de 810 000 pesos a cada pescador de Corpagolfo y a todos los pescadores de Tolué, San Antero y Coveñas que demostraran que, aunque no estuvieran organizados, eran pescadores afectados. Sobre lo anterior, el entonces alcalde de Tolué, Ariel Alvarado, mencionó<sup>76</sup> que a los pescadores se les ofreció firmar documentos en los que desistían de cualquier acción futura contra Ocesa, para poder recibir una indemnización. Por medio de las entrevistas realizadas en el Golfo, se encontró que las acciones de re-

paración de Ocesa no cayeron bien en toda la comunidad. “Es como si yo te partiera la cabeza y después te la cosiera”, comentó un pescador de Tolué. Otro pescador manifestó que la indemnización de 486 millones de pesos se le dio solo a Corpagolfo (que agrupa a 18 asociaciones de pescadores), dejando por fuera a todas las demás asociaciones que, según él, son unas 20 más. Un tercer pescador entrevistado narró que en dicho derrame se utilizó Corexit, el mismo dispersante utilizado en el derrame del golfo de México y que está prohibido en países como el Reino Unido debido a su alta toxicidad<sup>77</sup>.



▲ Foto del 22 de septiembre<sup>78</sup> de 2014 que muestra el plantón que se le hizo a Ocesa tras los derrames. Año 2014.  
Fuente: El Espectador.

Todo lo anterior llevó a que los pescadores del Golfo se le “plantaran” a Ocesa el 22 de septiembre del 2014<sup>79</sup> en busca de reparación, presentando además reclamos contra la restricción en las zonas de pesca que generaba un malestar constante entre pescadores de la región. Sobre esto, una fuente anónima que trabaja en el puerto mencionó en una conversación que esta restricción también sirve para ocultar los derrames que se contienen rápidamente en la zona. Como resultado de dicho plantón, representantes de diferentes agremiaciones de Coveñas, Tolú y San Antero concretaron acuerdos con Ocesa y le presentaron proyectos para su financiación, entre ellos la construcción de un polideportivo, salones comunales, entrega de incentivos a bachilleres en formación tecnológica y profesional, pasantías para aprendices del SENA, fortalecimiento a trabajadores informales, mejoramiento de vivienda y reforestación de manglares<sup>80</sup>.

Los acuerdos pactados con Ocesa nunca tuvieron financiación, lo cual generó un malestar que desembocó en una nueva manifestación año y medio después. Así, a principios del 2016 líderes de Coveñas protestaron afuera de las instalaciones de Ecopetrol por el incumplimiento a lo pactado por la empresa con los habitantes del Golfo y también se exigía compensación por los derrames ocurridos en el 2014<sup>81</sup>. Aunque se planeó de forma pacífica, se presentaron problemas

de orden público cuando el Escuadrón Móvil Antidisturbios (Esmad) llegó para permitir el ingreso de los trabajadores a las instalaciones.

Benjamín Ladeuth, líder de la Unión Sindical Obrera, USO, recuerda que además se hizo un paro en tierra (desde Tolú hasta La Caimanera) y uno en mar<sup>82</sup> (en donde se fue hasta las TLUs y lograron permanecer aproximadamente 15 minutos en dos de ellas).

En diciembre hubo nuevas protestas, en esta ocasión por parte de los pescadores del Golfo contra Ecopetrol, a quien pedían mayor inversión como resarcimiento por los daños ambientales, y contra la administración municipal de Tolú, a la cual exigían una mayor inversión para su comunidad. Como resultado, los pescadores se reunieron el 6 de diciembre de 2016 con el entonces alcalde, Tulio Patrón, en una mesa de trabajo donde se expuso la situación del municipio y las gestiones que realizaba la administración con el Gobierno Nacional para conseguir más recursos<sup>83</sup>.

Continuando una lamentable tradición iniciada dos décadas atrás, en 2017 hubo una nueva serie de derrames que desembocaron en nuevas protestas. Esta vez se trató de dos derrames seguidos (de medio barril y trece barriles de petróleo



▲  
Protesta en Toluá en contra de la administración municipal y Ecopetrol. Año: 2016.  
Fuente: anónimo.

respectivamente) del buque Anne Voyage, sucedidos el 20 y 21 de agosto mientras cargaba en la TLU-2, operada por Ocesa. Ciento veinte infantes de marina se encargaron de cerrar las playas y se reportó la contratación de ciento setenta obreros para limpiar las costas<sup>84</sup>. Las protestas de los pescadores no se hicieron esperar: tres días después armaron una “carpa de la resistencia” frente a la sede de Ocesa para reclamar por los constantes derrames, incluido el más reciente<sup>85</sup>. Al respecto, Benjamín Ladeuth comentó que:

*La carpa de la resistencia duró tres días antes de que Ocesa se sentara a hablar con nosotros. Fue una protesta pacífica; en esta carpa no hubo bloqueo de vías ni restricción de la entrada a Ocesa. Ese paro fue muy organizado. (...) Después de las manifestaciones del 2017 se llegó a un acuerdo en que cada organización presentaba un proyecto productivo y Ocesa se los patrocinaba<sup>86</sup>.*

Las compensaciones demandadas incluían mejores condiciones de saneamiento básico, educación, salud y empleo para la mano de obra local, entre otras. Adicionalmente, Ocesa sostuvo una reunión con Corpagolfo<sup>87</sup> el 27 de octubre, en la que se discutió de qué manera se restauraría el ecosistema del Golfo<sup>88</sup>.

Tal parece que en el año 2017 las aguas del golfo de Morrosquillo se mantuvieron agitadas por una creciente ola de inconformidad frente a la exportación de hidrocarburos en la zona. Tanto así que, sumado a la instalación de la carpa de la resistencia, el 30 de octubre miembros de la Asociación de Desempleados del Golfo (Asogolfo) bloquearon las vías Tolú-Sincelejo y Tolú-Coveñas para protestar porque las empresas de hidrocarburos no contrataban mano de obra local<sup>89</sup>. El paro comenzó a las 5:00 a.m. y terminó a las 8:30 a.m., luego de que los manifestantes llegaran a acuerdos con el alcalde, Tulió Patrón, quien aseguró haber logrado convocar una reunión el viernes 3 de noviembre con las empresas y autoridades locales para dialogar sobre dicho problema.

Después del derrame y las protestas del 2017, en el pasado reciente solo se encontró un derrame más reportado en prensa, ocurrido el 6 de abril del 2021 en la TLU-2, pero no se menciona que llegara petróleo a la playa<sup>90</sup>. Tras este derrame, los pescadores reiteraron que pedían que las empresas que transportan hidrocarburos invirtieran en la recuperación del ecosistema marino costero y exigían que Ocesa les brindara una indemnización por todos los perjuicios que han sufrido por ellos.



▲  
Carpa de la resistencia afuera de las oficinas de OcenSA, en Coveñas. Año 2017.  
Fuente: USO<sup>91</sup>.



▲  
A los arrecifes artificiales solo pueden llegar los pescadores con botes. En la playa, donde antes se veían los cardúmenes de sábalos desde la orilla, ahora hay que tener suerte para volver con más de dos libras de pescado tras una jornada de ocho horas de pesca. Año 2022.  
Fuente: el autor.

En vista de los numerosos derrames ocurridos, las empresas que operan en el puerto sí han realizado diferentes acciones para resarcir sus daños. Por ejemplo, Ecopetrol ha impulsado un programa de siembra de arrecifes artificiales en el Golfo llamado Diáspora, iniciado en 1999<sup>92</sup>. Este programa, que se compone de diferentes etapas, busca mejorar las condiciones de pesca de la región y, al mismo tiempo, capacitar a las comunidades en temas relacionados con el turismo de naturaleza y el ecoturismo submarino como alternativas productivas. Tras un piloto en 1999, se realizó la segunda fase entre 2010 y 2014, mientras que la tercera fase comenzó en 2018 y busca llegar a 102 arrecifes artificiales sembrados en el Golfo.

A pesar de lo críticas que suelen ser las asociaciones con Ecopetrol, la percepción de algunos de los pescadores sobre el programa Diáspora es, en general, buena. Por ejemplo, para Benjamín Revollo, gerente de la Asociación de Pescadores del Gol-



Ominoso, un buque carga crudo en el fondo, mientras los pescadores se desplazan entre pelícanos y tijeretas hacia su lugar de pesca. Año 2022.

Fuente: el autor.

fo (Asopesgol)<sup>93</sup>, un problema importante era que las monoboyas restringían el área por donde podían pescar y que, debido a la sombra que estas proporcionaban, bajo ellas se encontraba la mayor cantidad de peces. Los arrecifes artificiales ahora proporcionan una sombra parecida a la de estas monoboyas, permitiendo la llegada de una mayor cantidad de peces a las zonas en las que él y otros pescadores realizan sus faenas. No obstante, también manifestó, entre las críticas al programa, que las estructuras del primer piloto se hundieron en el lodo marino, que las boyas con que se señalizan los arrecifes son arrastradas por el viento y ya no se pueden ubicar, y que algunos arrecifes se dañan debido a la práctica de pesca con boliche, de algunos pescadores.

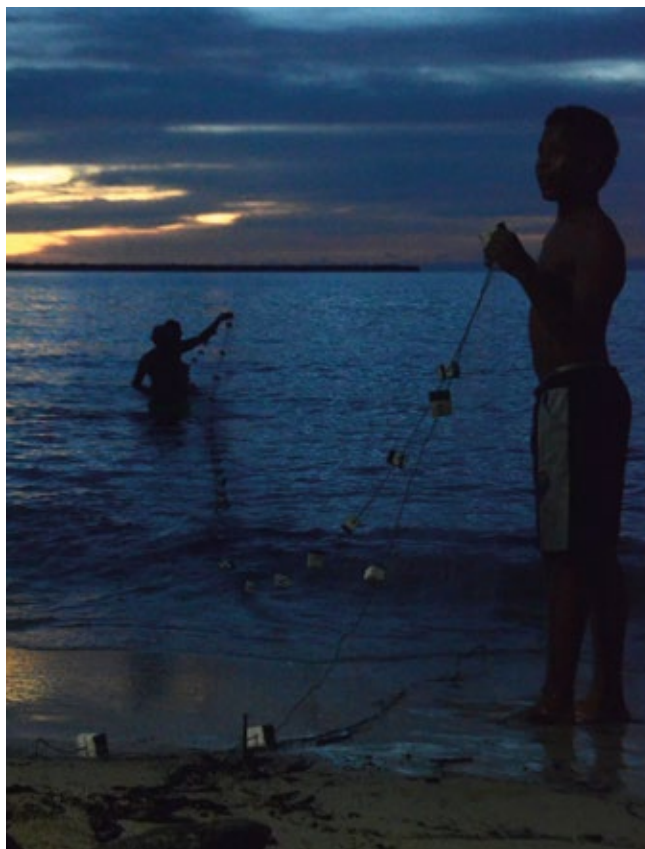
Por su parte, Eduardo Estrada, presidente de Corpagolfo<sup>94</sup>, comentó que las empresas han apoyado a los pescadores con capacitaciones en proyectos y han donado botes de pesca a algunas asociaciones. Sin embargo, otros pescadores critican que la empresa simplemente busca comprarlos con estas acciones, para que no le hagan oposición. Incluso un pescador dijo que, en su opinión, es un error pedirle a las petroleras elementos relacionados con la pesca:

*Eso da la impresión de que lo que faltan son herramientas, que la pesca está buena. Pero no, la pesca está cada vez*

*peor, toca cada vez ir más lejos y el hecho de recibir barcos no va a solucionar esto. Lo que se debería pedir son alternativas para la pesca: proyectos colectivos en los que podamos tener una ganancia cuando la pesca no nos de.*

Como resultado de las diferentes posiciones frente al puerto, no hay una cohesión entre las asociaciones de pescadores, lo cual podría dificultar la realización de peticiones colectivas a las empresas.

## Consideraciones finales



▲ Una familia pesca en el Golfo. Tras dos horas, la pesca apenas alcanzó para llenar media bolsa de supermercado. Año 2022.  
Fuente: el autor.

El recorrido aquí realizado evidencia como, desde hace un siglo, el golfo de Morrosquillo ha estado sometido a una visión extractivista que ha perjudicado a las comunidades que lo habitan. Citando libremente a un pescador en una conversación informal sobre las privaciones que Ecopetrol les ha impuesto en cuanto a la pesca: *“nosotros vivíamos del Golfo y ellos se apropiaron de él como si les perteneciera”*.

Además de la restricción de las zonas de pesca, se cristaliza que la falta de empleo de los habitantes de la región, el posible uso de dispersantes altamente contaminantes, la polución por aguas de lastre y los constantes derrames, constriñen las posibilidades de subsistencia de las comunidades, obligándolas a cambiar sus estilos de vida para huir de la miseria a la que un mar cada vez más estéril los condena.



▲  
Entre buques petroleros y bajo el sol abrasador del mediodía, una vendedora se gana la vida en la playa ofreciendo sus cocadas y otros dulces a turistas que frecuentan la zona. Año 2022.

Fuente: el autor.

Entre atarrayas y lanchas, los pescadores son empujados cada vez más lejos para sacar cada vez menos pescado, hasta que la escasez los obliga a abandonar los anzuelos y buscar otra forma de sobrevivir. Tras la disminución de la pesca mucha gente ha comenzado a dedicarse más y más a las actividades turísticas. Así, siguen viendo al mar como fuente de su sustento, pero se vieron forzados a cambiar la soberanía alimentaria por una simple fuente de ingresos. Para ilustrar, los pescadores de la ciénaga de La Caimanera también ejercen un papel como guías turísticos allí.

A su vez, para varios habitantes de la bahía de Cispatá la pesca ha perdido protagonismo en sus vidas y han transitado hacia el ecoturismo: *“las jornadas no son tan exigentes y nos da más dinero; ya no es como antes, la pesca no me estaba dando para sostener a mi familia”*, comentó alguien que prefirió permanecer anónimo. Como el turismo masivo –aquel que pulula en las playas de Coveñas y Tolú– suele ser nocivo para la naturaleza, los pescadores han optado por el ecoturismo, que según ellos, es menos dañino ya que no se realiza con la misma intensidad todo el año e incluye cuidados del ambiente.

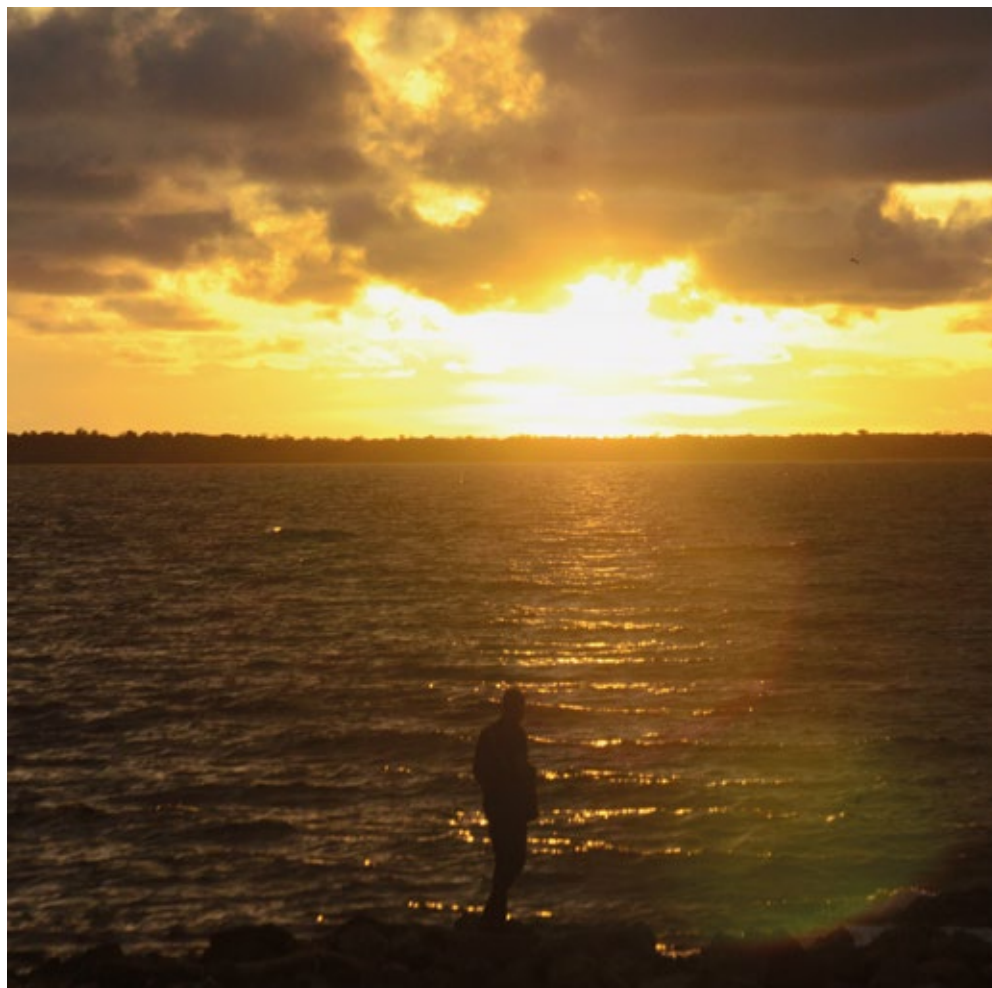
Mientras las empresas petroleras y los gobiernos del centro del país impulsan una agenda extractivista en la región,

las comunidades, por medio de manifestaciones y acciones legales, piden que se escuche su voz; una voz que, aunque pareciese que se ahoga entre mareas negras, se mantiene a flote con el sueño de un Golfo en el que puedan vivir bien. No solo los pescadores han visto afectado su modo de vida: para el turismo –y para la vida en general que depende del mar– los derrames, cual espada de Damocles, son una maldición incesante que amenaza con cerrar las playas y alejar a los visitantes. De nada ayuda que, en tierra, las extensas haciendas ganaderas impidan que la agricultura sea una alternativa sostenible para la región: las comunidades costeras del Golfo se encuentran estrujadas entre un mar cada día más infértil y una problemática centenaria de acumulación de tierras.

Por más que su existencia se intente poner en función de los grandes poderes económicos que llegan sedientos a la región, las comunidades del golfo de Morrosquillo no dejan de luchar por su territorio, aquel que las vio nacer y crecer. Fue con una profunda satisfacción y esperanza que fuimos testigos de un tejido social que se organiza y reclama los derechos que, de manera gradual y constante, se le han arrebatado al pasar de los años. Las personas del Golfo no olvidan que el dinero no puede comprar la vida, y que las huellas que ellas y sus antepasados han dejado en el territorio no las pue-

den borrar retroexcavadoras, buques y derrames. Allí donde Ecopetrol, Ocesa y demás petroleras buscan una fuente fugaz de ganancias, Consejos Comunitarios, comités de pescadores y asociaciones diversas resisten y protegen una fuente continua de vida. Mientras tanto, en su permanente vaivén, las olas que rompen en la playa traen ecos de un mundo a la vez anterior y futuro, un mundo en el que la vida pertenezca al mar y el petróleo, al subsuelo.

Una persona disfruta del atardecer en una de las ►  
playas de San Antero. A pesar de la oscuridad que constantemente atormenta el mar, en el Golfo no se olvida que hay luz en el horizonte. Año 2022.  
Fuente: El autor.





▲ Las comunidades del golfo de Morrosquillo no dejan de luchar por su territorio, aquel que las vio nacer y crecer. Año 2022.  
Fuente: el autor.

## Referencias


1. Moré Sierra, G. (2019). *Rancho Grande - La Historia de Coveñas* (Primera Edición).
2. Moré Sierra op. cit.
3. Es de notar que Coveñas no fue un municipio hasta que, tras la presión de los mismos pobladores, se le concedió este título en el año 2002. Si bien durante la mayoría de la historia aquí narrada Coveñas fue un corregimiento de Tolú, en el ensayo se hace referencia a ambos lugares como poblados separados.
4. Industria del Petróleo y Gas. (2018, 17 mayo). *1931 - 100 años del Petróleo*. <https://industriadelpetroleoygas.com/100-anos-del-petroleo/19-1931>
5. Moré Sierra, G. (2019). El contrato Chau Folsom, comienzos de la Colpet-Sagoc. En G. Moré Sierra (Ed.), *Rancho Grande - La Historia de Coveñas* (Primera edición, pp. 158–162).
6. Industria del Petróleo y Gas. (2018, 17 mayo). *1905 - 100 años del Petróleo*. <https://industriadelpetroleoygas.com/100-anos-del-petroleo/4-1905>
7. Moré Sierra op. cit.
8. Moré Sierra, G. (2022). *Entrevista sobre la historia de Coveñas* [En persona]. Bogotá.
9. Sánchez Juliao, D. (1988). Desde la hamaca. En: Espacio - Comunicación y Diseño (Ed.), *Morrosquillo - Magia y Vida* (pp. 12–50). Occidental de Colombia Inc.
10. Moré Sierra, G. (2019). Época de la South American Gulf Oil Company - Sagoc. En G. Moré Sierra (Ed.), *Rancho Grande - La Historia de Coveñas* (Primera edición, pp. 154–375).
11. Sanchez Juliao op. cit.
12. Sanchez Juliao op. cit.
13. Moré Sierra op. cit.
14. Moré Sierra op. cit.
15. Martínez, V. (2022). *Entrevista sobre la Sagoc* [En persona]. San Antero, Córdoba.
16. Lo que aquí se menciona es resultado de testimonios de personas que vivieron en Coveñas e información recolectada durante el trabajo de archivo. No obstante, se encontró poca información de cómo era el trato de la Sagoc con las comunidades aledañas a Coveñas. Lo único que se comentó en una entrevista era que el colegio de la Sagoc estaba abierto a todos los pobladores locales. No se descarta que la relación de dicha empresa con otras comunidades por fuera de Coveñas –como ha ocurrido en otros casos de exportación petrolera– no fuera buena.
17. De nuevo, esto se basa en testimonios recolectados durante el trabajo de campo. Sin embargo, era común en casos de explotaciones extractivistas de la época que hubiesen prácticas como almacenes que mantenían a los trabajadores endeudados con la empresa y condiciones laborales insufribles. Dado que no hay completa certeza de la ausencia de estas prácticas, no se descarta que hayan tenido lugar.
18. Moré Sierra, G. (2022). *Entrevista sobre la historia de Coveñas* [En persona]. Bogotá.
19. Moré Sierra, G. (2022). *Entrevista sobre la historia de Coveñas* [En persona]. Bogotá.
20. Sobre la frecuencia de los embarques, un entrevistado que vivió los últimos años de la Sagoc contó que eran de tres a cuatro por semana. Otra fuente, que también vivió esa época, contó que eran dos o tres embarques por semana. No obstante, en una breve reseña histórica se habla de un promedio de cuatro a cinco mensuales y en el libro *La historia de Coveñas* se dice que, cuando se hacían cargues en el muelle, la frecuen-

- cia era de cinco a seis barcos al mes. Ver: <https://nuevoportal.ecopetrol.com.co/wps/portal/ecopetrol-web/nuestra-empresa/quienes-somos/lo-que-hacemos/transporte/covenas/un-puerto-con-historia>
21. González Bernal, S. (1940). *Petróleo*; Informe presentado al Congreso en 1940. Bogotá, Imprenta Nacional. Citado por Moré Sierra, G.
  22. Ecopetrol S.A. (2014). *Un puerto con historia*. Ecopetrol. Recuperado 1 de agosto de 2022, de <https://nuevoportal.ecopetrol.com.co/wps/portal/ecopetrol-web/nuestra-empresa/quienes-somos/lo-que-hacemos/transporte/covenas/un-puerto-con-historia>
  23. Tribuna Roja. (1982, marzo). La concesión Barco: Una oprobiosa entrega de la que no habla el Llerismo. *Tribuna Roja*, 42. Recuperado 1 de agosto de 2022, de <http://prueba.moir.org.co/2005/01/28/la-concesion-barco-una-oprobiosa-entrega-de-la-que-no-habla-el-llerismo/>
  24. Tribuna Roja op. cit.
  25. Tribuna Roja op. cit.
  26. Moré Sierra op. cit. p. 373
  27. Casa Editorial El Tiempo. (2005, 26 enero). *Lentitud y sobre costos en liquidaciones de entidades públicas denuncia la Contraloría*. El Tiempo. Recuperado 1 de agosto de 2022, de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1686738>
  28. Cámara de Comercio de Bogotá. (2021). Poderes. En: *Certificado de existencia y representación legal* (pp. 12-94).
  29. Moré Sierra op. cit. p. 401
  30. López, L. (2022). *Entrevista sobre la historia de Coveñas* [En persona]. Coveñas, Sucre.
  31. Guayabal, hoy barrio de Coveñas, era antes un corregimiento separado en donde vivían personas que, en su gran mayoría, no trabajaban en el puerto. Como ocurrió con una parte importante de la población desplazada de las instalaciones de la Sagoc por la llegada de la Armada, las familias de Guayabal tampoco tienen título de propiedad.
  32. Ecopetrol S.A. (2014, 9 noviembre). *Un puerto con historia*. Ecopetrol. Recuperado 1 de agosto de 2022, de <https://nuevoportal.ecopetrol.com.co/wps/portal/ecopetrol-web/nuestra-empresa/quienes-somos/lo-que-hacemos/transporte/covenas/un-puerto-con-historia>
  33. Ecopetrol S.A. op. cit.
  34. Ladeuth, B. (2022). *Entrevista sobre la historia de Coveñas* [En persona]. San Antero.
  35. Comunicaciones IPYG. (2018, 17 mayo). *1985*. Industria del Petróleo y Gas. Recuperado 3 de agosto de 2022, de <https://industriadelpetroleoygas.com/100-anos-del-petroleo/51-1985>
  36. El País. (2011, 4 marzo). *Ecopetrol toma control del oleoducto Caño Limón-Coveñas*. *elpais.com.co*. Recuperado 3 de agosto de 2022, de <https://www.elpais.com.co/economia/ecopetrol-toma-control-del-oleoducto-cano-limon-covenas.html>
  37. Oleoducto de Colombia. (s. f.). *Historia – Oleoducto de Colombia*. Recuperado 3 de agosto de 2022, de <https://www.oleoductodecolombia.com/la-compania/historia-2/>
  38. Revista Semana. (2020, 29 de agosto). *Caño Limón, Cusiana y Cupiagua, los pozos que rescataron a Colombia*. *Semana.com* Últimas Noticias de Colombia y el Mundo. Recuperado el 3 de agosto de 2022, de <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/hidrocarburos-son-el-futuro/articulo/cano-limon-cusiana-y-cupiagua-los-pozos-que-rescataron-a-colombia/590050/>
  39. Ministerio de Minas y Energía. (s. f.). *Transporte de crudos*. Midstream - Ministerio de Minas y Energía. Recuperado 6 de octubre de 2022, de <https://www.minenergia.gov.co/es/misional/hidrocarburos/funcionamiento-del-sector/midstream/>
  40. Casa Editorial El Tiempo. (1993, 2 de marzo). *Son frecuentes los derrames de petróleo*. El Tiempo. Recuperado 3 de agosto de 2022, de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-60356>

41. Casa Editorial El Tiempo op.cit.
42. Ocesa. (s. f.). *Cronología*. Oleoducto Central S.A. Recuperado 4 de agosto de 2022, de <https://www.ocensa.com.co/Paginas/Cronologia.aspx>
43. Casa Editorial El Tiempo. (1995, 20 mayo). *Ojo con el oleoducto Cusiana-Coveñas*. El Tiempo. Recuperado el 4 de agosto de 2022, de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-329621>
44. Casa Editorial El Tiempo. (1995b, julio 5). *En San Antero se construirá nuevo puerto petrolero*. El Tiempo. Recuperado 4 de agosto de 2022, de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-363225>
45. Casa Editorial El Tiempo op. cit
46. Las condiciones que favorecerían la construcción de un puerto en San Antero eran su cercanía a Medellín, las vías de acceso al pueblo, la profundidad del mar a pocos kilómetros de la costa y una creciente industria en la zona con potencial de exportación. Para ver más: Casa Editorial El Tiempo, 25 de marzo de 1999.
47. Casa Editorial El Tiempo. (1999, 25 marzo). *Se abre espacio el puerto de San Antero*. El Tiempo. Recuperado 4 de agosto de 2022, de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-861092>
48. *La actividad portuaria en el Caribe, tema central de la tercera sesión de la IV Cátedra Caribe*. (s. f.). Universidad Sergio Arboleda - Barranquilla. Recuperado el 4 de agosto de 2022, de <https://usergioarboleda.edu.co/barranquilla/en-la-sergio/la-actividad-portuaria-en-el-caribe-tema-central-de-la-tercera-sesion-de-la-iv-catedra-caribe/>
49. El Herald. (2016, 24 de octubre). *Construirán puerto marítimo en San Antero, Córdoba*. Recuperado el 4 de agosto de 2022, de <https://www.elheraldo.co/economia/construiran-puerto-maritimo-en-san-antero-cordoba-13130>
50. El Herald. op. cit.
51. Natural Press. (2021, 23 octubre). *Por Presiones Sociales y de Los Medios De Comunicación, Revocan Licencia De Puerto En Cispatá | Asociación*. Asociación Ambiente y Sociedad. Recuperado 4 de agosto de 2022, de <https://www.ambienteysociedad.org.co/por-presiones-sociales-y-de-los-medios-de-comunicacion-revocan-licencia-de-puerto-en-cispata/>
52. Payares, E. (2022). *Entrevista sobre los puertos de San Antero* [En persona]. San Antero, Córdoba.
53. Natural Press op. cit.
54. Payares op. cit.
55. Villalobos, A. (2020, 28 de septiembre). *Descartada la construcción del puerto marítimo en San Antero*. LogiNews. Recuperado 4 de agosto de 2022, de <https://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/28/09/2020/descartada-la-construccion-del-puerto-maritimo-en-san-antero/157171.html>
56. Casa Editorial El Tiempo. (1995a, mayo 18). *Derrame de petróleo en Coveñas*. El Tiempo. Recuperado 4 de agosto de 2022, de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-328544>
57. Casa Editorial El Tiempo. (1995c, mayo 23). *Alerta por dos nuevos derrames de crudo*. El Tiempo. Recuperado 4 de agosto de 2022, de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-330410>
58. La reivindicación principal de dicho paro era que Coveñas se separara de Tolú y se convirtiera en municipio para así poder administrar su parte de las regalías que le dejaba la exportación de petróleo.
59. Casa Editorial El Tiempo. (1997, 21 noviembre). *Coveñas: ocho días de paro*. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-714472>
60. Casa Editorial El Tiempo. (1998, 24 junio). *Denuncian daños en la Caimanera*. El Tiempo. Recuperado 4 de agosto de 2022, de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-851450>
61. Casa Editorial El Tiempo op. cit.

62. El Meridiano. (1998, 11 de junio). *Siguen el derrame en el Golfo*. El Meridiano, 1.
63. Ponce Del Portillo, P. (1998, de 19 junio). *Derrame de crudo*. El Meridiano, 1B.
64. Viña, G., & Mojica, J. I. (1991). *Ictiología del río Catatumbo y su relación con los derrames de petróleo por atentados al oleoducto Caño Limón-Coveñas: control ambiental*. Cúcuta : Empresa Colombiana de Petróleos, Distrito Caño Limón-Coveñas.
65. Ponce Del Portillo, P., Rocha, F., Tous, T., & Balseiro, E. (1998, 18 junio). *Derrame de crudo*. El Meridiano, 1B.
66. Almeda R, Hyatt C, Buskey EJ. Toxicity of dispersant Corexit 9500A and crude oil to marine microzooplankton. *Ecotoxicol Environ Saf*. 2014 Aug;106:76-85. doi: 10.1016/j.ecoenv.2014.04.028. Epub 2014 May 14. PMID: 24836881
67. Ponce Del Portillo, P. (1998, 19 junio). *Derrame de crudo*. El Meridiano, 1B.
68. Ponce Del Portillo op. cit.
69. Las TLUs o Tanker Loading Units son puntos de cargue de crudo ubicados costa afuera. Consisten en una tubería submarina que se conecta a una monoboya por medio de mangueras. Es en la monoboya donde los buques atracan y cargan el petróleo. Actualmente, el golfo de Morrosquillo cuenta con tres TLUs: la 1 y la 3 pertenecen a Ecopetrol, mientras que la 2 pertenece a Ocesa.
70. Medina Narváez, A. E. (2014, 23 julio). *Derrame en el Golfo es preocupante*. El Meridiano, 7A.
71. Medina Narváez, A. E. (2014b, septiembre 23). *Se le plantaron a Ocesa*. El Meridiano, 7A.
72. El Meridiano. (2014, 1 agosto). *Ocesa no los convence*. El Meridiano, 1.
73. Morelo, J. M. (2014, 15 agosto). *Otra vez se derramó petróleo*. El Meridiano, 7A.
74. Pérez Romero, H. (2014, 26 agosto). *Que Ecopetrol responda*. El Meridiano, 7A.
75. Medina Narváez, A. (2014, 26 septiembre). *Reabrieron playas del Golfo*. El Meridiano, 7A.
76. Medina Narváez op. cit.
77. D'Andrea MA, Reddy GK (November 2013). "Health consequences among subjects involved in Gulf oil spill clean-up activities". *Am. J. Med*. 126 (11): 966-74. doi:10.1016/j.amjmed.2013.05.014. PMID 24050487.
78. El Espectador. (2014, 22 de septiembre). *Pescadores realizan plantón frente a sede de la petrolera Ocesa en Coveñas*. Recuperado 4 de abril de 2023. <https://www.elespectador.com/colombia/mas-regiones/pescadores-realizan-planton-frente-a-sede-de-la-petrolera-ocesa-en-covenas-article-518218/>
79. Medina Narváez, A. E. (2014b, septiembre 23). *Se le plantaron a Ocesa*. El Meridiano, 7A.
80. Medina Narváez, A. (2014a, septiembre 25). *Presentarán iniciativas a Ocesa*. El Meridiano, 7A.
81. Toscano Moterroza, L. (2016, 14 marzo). *El Golfo del Morrosquillo pide que Ecopetrol le cumpla*. El Herald. Recuperado 5 de agosto de 2022, de <https://www.elheraldo.co/sucre/el-golfo-del-morrosquillo-pide-que-ecopetrol-le-cumpla-248580>
82. Ladeuth, B. (2022). *Entrevista sobre la historia de Coveñas* [En persona]. San Antero.
83. Quiroz, E. (2016, 5 diciembre). *Pescadores del golfo de Morrosquillo protestan para exigir mayor atención*. El Universal. Recuperado 5 de agosto de 2022, de <https://www.eluniversal.com.co/regional/sucre/pescadores-del-golfo-de-morrosquillo-protestan-para-exigir-mayor-atencion-241738-OWEU350358>
84. Jaraba Martínez, Y. R. (2017, 27 de octubre). *"Emergencia en el Golfo, controlada"*. El Meridiano, 11.

85. USO. (2017, 25 octubre). *Protestas de la comunidad del golfo de Morrosquillo afectada por derrame de Petróleo*. Union Sindical Obrera. Recuperado 5 de agosto de 2022, de <https://uso.org.co/protestas-de-la-comunidad-del-golfo-de-morrosquillo-afectada-por-derrame-de-petroleo/>
86. Ladeuth, B. (2022). *Segunda entrevista sobre la historia de Coveñas* [En persona]. San Antero, Córdoba.
87. Según un pescador del Porvenir, las empresas prefieren negociar con Corpagolfo porque así negocian con 16 asociaciones al mismo tiempo. Para ellas es más fácil esto que ponerse de acuerdo con cada asociación por separado. No obstante, esto tiene como desventaja que muchas veces dejan por fuera a asociaciones que no pertenecen a Corpagolfo.
88. Jaraba Martínez op. cit.
89. Jaraba Martínez, Y. R. (2017b, octubre 31). Exigen empleo a empresas petroleras. *El Meridiano*, 11.
90. Franja Noticias. (2021, 13 abril). *Pescadores, los más afectados por el derrame de petróleo en Coveñas*. Recuperado 6 de agosto de 2022, de <https://www.franjanoticias.com/2021/04/13/pescadores-los-mas-afectados-por-el-derrame-de-petroleo-en-covenas/>
91. USO op. cit.
92. Benítez Piñeros, K. (2018, 31 enero). Golfo de Morrosquillo completará 102 arrecifes artificiales gracias al Grupo Ecopetrol. *Diario La República*. Recuperado 6 de agosto de 2022, de <https://www.larepublica.co/responsabilidad-social/golfo-de-morrosquillo-completara-102-arrecifes-artificiales-gracias-al-grupo-ecopetrol-2594699>
93. Revollo, B. (2022). *Entrevista sobre la historia de Coveñas* [En persona]. Coveñas.
94. Estrada, E. (2022). *Entrevista sobre la historia de Coveñas* [En persona]. La Caimanera.

A photograph of a fishing net and ropes on a sandy beach. The net is dark and made of a fine mesh, with several ropes of different colors (blue, yellow, green) attached to it. The ropes are thick and appear to be made of natural fibers. The net is spread out on the sand, and the background shows the texture of the beach and some small debris. The overall scene suggests a coastal or fishing community.

El golfo de Morrosquillo, ubicado en los departamentos de Sucre y Córdoba, es un lugar atravesado por fuertes cambios paisajísticos determinados por la ocupación territorial y los proyectos extractivos en la región. Esta crónica histórica reconstruye cómo sucedieron esos cambios, rescatando las voces de testigos de esta transición que se complementan con documentos históricos que fueron tácticos relatores de una sujeción de la tierra al capital.