

**Informe especial**

# **Dinámicas económicas, poder local y justicia socioambiental en el marco del desarrollo portuario.**

**Turbo - Antioquia**



**VOCES**  
POR EL TRABAJO

Los Informes Especiales son una serie de publicaciones de Voces por el Trabajo orientadas a profundizar en temas estratégicos que inciden en el mundo del trabajo, el desarrollo territorial y el ejercicio de los derechos humanos. A diferencia de otros productos de divulgación, estos documentos ofrecen análisis especializados que reúnen evidencia, información contextual y elementos de reflexión para contribuir al debate público y a la formulación de propuestas sobre asuntos de especial relevancia para los territorios y sus comunidades.

En esta oportunidad, el informe centra su atención en el desarrollo portuario, un fenómeno que trasciende la construcción de infraestructura y plantea interrogantes sobre sus impactos económicos, laborales, sociales y ambientales. Los puertos representan una oportunidad para fortalecer la competitividad y dinamizar las economías regionales, pero también transforman las relaciones entre el Estado, las empresas y las comunidades. Comprender estas dinámicas resulta fundamental para promover modelos de desarrollo que articulen crecimiento económico con trabajo digno, justicia socioambiental y una distribución más equitativa de los beneficios que generan estas inversiones.

## **Dinámicas económicas, poder local y justicia socioambiental en el marco del desarrollo portuario de Turbo, Antioquia**

***“El desarrollo no puede limitarse a transformar economías; debe transformar la vida de las personas” (Stiglitz Joseph E).*** Esta afirmación nos obliga a preguntarnos: ¿la llegada de proyectos portuarios como Puerto Antioquia y Puerto Pisisí en Turbo realmente pueden brindar oportunidades para toda la comunidad, o, sin una visión fiscal y social sólida, solo profundizará las desigualdades existentes?

**Por: Helen Caicedo Londoño<sup>1</sup>.**

El municipio de Turbo, en el Urabá antioqueño, constituye un territorio estratégico para la inserción de Colombia en el comercio internacional debido a su localización privilegiada sobre el mar Caribe. Históricamente, su estructura productiva ha estado marcada por la agricultura de exportación (principalmente banano y plátano), la ganadería y la pesca. No obstante, la construcción y puesta en marcha de Puerto Antioquia y Puerto Pisisí han transformado sustancialmente las perspectivas de desarrollo del municipio y de la subregión.

En términos económicos, la operación de los nuevos puertos se proyecta como una palanca para dinamizar el comercio internacional colombiano, reduciendo tiempos y costos logísticos y ampliando la capacidad del país para insertarse en cadenas globales de valor. La inversión en

---

<sup>1</sup> Administradora de Empresas del Politécnico Grancolombiano, especialista en Liderazgo, Cambio Climático y Ciudades de FLACSO Ecuador, y en Políticas Públicas para el Desarrollo de la Universidad Autónoma Latinoamericana. Cuenta con experiencia en gestión administrativa, investigación y fortalecimiento de organizaciones de la economía popular y solidaria, con enfoques territoriales, de género y justicia económica.

infraestructura y tecnología no solo fortalece a Turbo y a la subregión antioqueña de Urabá, sino que también abre posibilidades para la diversificación de exportaciones y el incremento de los ingresos nacionales derivados del comercio exterior. Sin embargo, este proceso no está exento de riesgos sociales y ambientales.

La expansión portuaria impone una transformación profunda sobre el territorio y sus comunidades, pero trae implícito tensiones ambientales y conflictos sociales que rara vez se visibilizan en los discursos oficiales de “progreso”. La intervención en los ecosistemas marinos y costeros — zonas que sostienen la pesca artesanal, la biodiversidad y modos de vida ancestrales— no solo altera el equilibrio ecológico, sino que abre espacios a riesgos de contaminación, erosión y degradación irreversible. Al mismo tiempo, los procesos de urbanización acelerada y la reconfiguración del mercado laboral no garantizan empleo digno ni inclusión social; más bien, tienden a reproducir dinámicas de precariedad, desarraigo y presión sobre servicios públicos insuficientes. La construcción y puesta en operación de los puertos no se limita solo a dinamizar la economía, también transforma la vida cotidiana de la población, pero lo hace sobre una base de desigualdades estructurales que pueden intensificarse si no se articulan estrategias efectivas de justicia ambiental, desarrollo social y fortalecimiento institucional.

Desde la perspectiva del empleo, los proyectos portuarios representan una oportunidad sin precedentes en sectores como la construcción, la logística, el transporte y los servicios conexos. Sin embargo, esta expectativa debe contrastarse con la realidad estructural del municipio. La economía local ha enfrentado históricamente altas tasas de informalidad laboral, con grandes segmentos de la población dedicados a

actividades sin protección social ni estabilidad contractual. En ese sentido, el desafío no es únicamente crear empleos, sino garantizar que estos sean formales, estables y con enfoque de género, instalar capacidades que permitan a mujeres y hombres acceder a condiciones laborales dignas y a oportunidades de movilidad social. De lo contrario, existe el riesgo de que el crecimiento en la demanda de mano de obra se traduzca en más empleos precarios y temporales, que reproduzcan las dinámicas de desigualdad existentes y terminen beneficiando principalmente a actores externos al territorio, en lugar de consolidar un desarrollo laboral sostenible e inclusivo para la población de Turbo.

En este sentido, la infraestructura portuaria podría constituirse en un catalizador de bienestar económico y social, y no únicamente en un enclave logístico desconectado de las dinámicas locales; sin embargo, esto depende de cómo se articule con las capacidades locales.

### **Capacidades institucionales y sostenibilidad fiscal**

Los proyectos portuarios de la subregión del Urabá generan expectativas legítimas de desarrollo económico y empleo; sin embargo, su impacto real está condicionado por la capacidad institucional y fiscal del territorio. Un ejemplo elocuente de esta limitación es el Índice de Desempeño Fiscal (IDF) de Turbo en 2024, que fue de 41,9 puntos, según el Departamento Nacional de Planeación (DNP), ubicando al municipio en un nivel de riesgo fiscal. Esta condición expresa una alta dependencia de transferencias nacionales y una débil generación de ingresos propios, lo cual restringe la autonomía para diseñar e implementar políticas públicas sostenibles que realmente mejoren las condiciones de vida de sus habitantes.

Aunque el IDF registró una leve mejora en relación con 2023, esa variación es insuficiente para modificar la condición de fragilidad fiscal que atraviesa Turbo. La proporción de recursos destinados a inversión productiva sigue siendo baja, y los ingresos propios de la administración municipal continúan siendo escasos frente a necesidades crecientes en servicios sociales, infraestructura y bienestar. Esta realidad limita gravemente la capacidad del municipio para aprovechar plenamente las oportunidades económicas relacionadas con la expansión portuaria, reproduciendo patrones de crecimiento que rara vez se traducen en mejoras sustantivas en educación, empleo formal, vivienda digna o cohesión social para la población local.

Frente a este panorama, resulta claro que la pregunta sobre si los puertos representan una oportunidad real o un riesgo de profundizar desigualdades no puede responderse sin considerar el fortalecimiento de la autonomía financiera local, la formalización empresarial, la diversificación tributaria y la cooperación interinstitucional como elementos centrales de una estrategia de desarrollo. Sin un reforzamiento efectivo de la gestión fiscal y una articulación coherente entre crecimiento económico y políticas sociales, el potencial de los proyectos portuarios corre el riesgo de reproducir, y no corregir, dinámicas de desigualdad, inequidad y precarización laboral. En ese escenario, en lugar de consolidar un desarrollo integral con equidad y sostenibilidad para Turbo y el Urabá antioqueño, los puertos se limitarían a acentuar las mismas vulnerabilidades sociales que han caracterizado históricamente a este territorio.

## Contexto socioeconómico de Turbo

Turbo es un municipio con una base demográfica joven y predominantemente rural. En 2025 registra 135.464 habitantes, con 55,3 % de población en zona rural y una estructura progresiva: 31,2 % menores de 15 años, 59,2 % en edad potencialmente activa (15–64 años) y 9,6 % con 65 años o más. La dependencia demográfica total alcanza 69 %, con un peso especialmente alto de la infancia (52,8 %), y la población afrodescendiente representa 65,6 % del total municipal, según información del Ministerio del Trabajo (2025). Este perfil combina una alta presión por cobertura de servicios sociales (educación, salud, cuidado) con una ventaja potencial de “bono demográfico” si se superan los cuellos de botella en capital humano e infraestructura básica.

El mercado laboral confirma esa tensión entre el potencial del municipio y los rezagos del mismo. En 2024, la población en edad de trabajar equivalía al 71,2 % del total; la Tasa Global de Participación fue de 53,9 %, la Tasa de Ocupación de 48,7 % y la Tasa de Desocupación de 9,6 %, cifra cercana al promedio departamental. Además, la fuerza laboral es marcadamente joven, con un índice de juventud activo de 183,4 y un índice de renovación de 238,9; lo que sugiere capacidad de aprendizaje y reconversión si existen ofertas formativas pertinentes.

Sin embargo, la estructura del empleo sigue sesgada hacia actividades de baja productividad. Según el Boletín Económico Municipal 2023 (Universidad de Antioquia, 2023), en 2021 el 31,8 % de las personas ocupadas estaba en agricultura, 18,9 % en comercio y 12,9 % en servicios personales; la construcción aportó 11,7 %, mientras que la minería tenía peso nulo y electricidad/agua apenas 0,8 %. Esta composición hace al territorio sensible a choques climáticos y de precios

agroexportadores, y obliga a acelerar la transición hacia servicios logísticos, de transporte y manufacturas asociadas a la cadena bananera-portuaria.

Lo anterior lleva a una reflexión, si bien en materia de empleo Turbo refleja indicadores que dan cuenta de una proyección positiva, existen factores como la edad demográfica y una marcada dependencia económica de sectores primarios que expone al mercado laboral a riesgos significativos que limitan su estabilidad y sostenibilidad. De ahí que las operaciones de los puertos constituyan una oportunidad para diversificar la economía, pero también un desafío que requiere atención estratégica. En términos de competitividad y tejido empresarial, Turbo muestra avances, pero también brechas estructurales. El Índice Municipal de Competitividad de Antioquia (IMCA) 2022 ubica a Turbo en el puesto 26 del departamento, con un desempeño de 37,1. El municipio destaca en dinamismo de negocios (70,7) y capacidades empresariales (53,2), pero presenta rezagos en infraestructura (transporte y servicios públicos), apertura comercial, sistema financiero (13,2) e innovación (0). La densidad y natalidad empresarial son algo inferiores al referente departamental, señal de un ecosistema productivo activo, pero todavía frágil para sostener el escalamiento tecnológico y atraer inversión sofisticada.

A pesar de la reactivación económica pospandemia, con un crecimiento vigoroso por encima de la subregión y del departamento —impulsado por el agro, transformaciones asociadas a la cadena agrícola y un sector terciario en expansión (Universidad de Antioquia, 2021)— el reto consiste en traducir ese repunte en una trayectoria sostenida, aprovechando los

nuevos proyectos portuarios para diversificar hacia servicios logísticos y exportaciones con mayor valor agregado.

En materia laboral, Turbo enfrenta un reto persistente en cuanto a calidad de empleo y formalización. Según el Boletín Económico Municipal 2023, más del 50 % de la población ocupada no cotiza ni a salud ni a pensión, evidenciando niveles elevados de informalidad laboral y una débil cobertura de seguridad social. Esta situación, además de limitar la protección social de los trabajadores, restringe la capacidad de recaudo fiscal local, afectando el financiamiento de bienes y servicios públicos.

Si bien la región cuenta con una fuerza laboral joven y con potencial de adaptación a nuevos sectores como logística y servicios portuarios, la persistencia de empleos inestables y sin garantías laborales puede perpetuar ciclos de vulnerabilidad socioeconómica, profundizando la desigualdad existente.

### **Pobreza multidimensional y vulnerabilidad social**

El panorama socioeconómico se agrava cuando se observa la pobreza multidimensional. De acuerdo con el perfil territorial del municipio, cerca del 50 % de la población se encuentra en situación de pobreza multidimensional, con carencias marcadas en acceso a educación superior, calidad de vivienda, servicios públicos y condiciones laborales. Esta combinación de alta informalidad laboral y pobreza estructural genera un círculo vicioso, los hogares con menos recursos tienden a insertarse en ocupaciones informales y de baja productividad, mientras que la falta de empleos de calidad reproduce los déficits de ingresos y oportunidades.

Así, los avances en infraestructura portuaria y logística corren el riesgo de convertirse en “enclaves de crecimiento” desconectados de la realidad social si no se acompañan de políticas públicas que promuevan la formalización, la inclusión productiva y la ampliación de capacidades humanas. La superación de la pobreza en Turbo no puede descansar únicamente en la expectativa de inversión externa, sino en la construcción de un modelo de desarrollo local que priorice la dignidad laboral e inclusión social.

### **Síntesis del modelo de desarrollo local**

Turbo combina un activo demográfico notable y una posición geoestratégica en el Caribe con una economía aún concentrada en actividades primarias, un mercado laboral joven que requiere cualificación, un tejido empresarial con dinamismo incipiente y restricciones fiscales que acotan el margen de maniobra local. Sin embargo, la alta informalidad —con más de la mitad de los ocupados sin acceso a seguridad social— y los elevados niveles de pobreza multidimensional evidencian que el crecimiento económico no necesariamente se traduce en bienestar social.

Estos factores generan un círculo vicioso en el que la falta de empleos formales y de calidad refuerza las condiciones de vulnerabilidad, limitando la capacidad de los hogares para salir de la pobreza. La ventana de oportunidad que abren los puertos exige, por tanto, políticas públicas de doble vía: a) Fortalecer el capital humano mediante formación técnico-logística, certificaciones y aprendizaje continuo con enfoque de género, étnico y juventud; y b) Robustecer la gobernanza fiscal e institucional para mejorar servicios públicos, conectividad, infraestructura básica y

justicia social. Solo bajo estas condiciones el potencial logístico se convertirá en un desarrollo local inclusivo, equitativo y resiliente.

### **Desarrollo económico local, descentralización y poder local**

Según Alburquerque (2004), el desarrollo económico local se entiende como un proceso endógeno que combina recursos, capacidades y actores territoriales para construir bienestar colectivo. En este marco, la descentralización no se reduce a simples transferencias administrativas, sino que implica dotar a los municipios de capacidad efectiva para diseñar políticas, movilizar actores y articular esfuerzos público-privados.

En el caso de Turbo, la operación de los puertos representa un punto de inflexión, el territorio tiene la posibilidad de transformar su economía tradicional en un polo logístico estratégico para Colombia. Sin embargo, este tránsito solo será sostenible si los beneficios derivados de la infraestructura portuaria se integran a las dinámicas productivas locales y no se concentran únicamente en actores externos.

La experiencia latinoamericana demuestra que cuando grandes proyectos de inversión no se vinculan con las capacidades locales, tienden a consolidarse como enclaves desconectados del tejido social. La CEPAL (2020) advierte que el desarrollo económico local requiere no solo políticas activas de fortalecimiento institucional, sino también la integración de las economías populares y comunitarias en las cadenas productivas. Para Turbo, esto significa que el éxito de los puertos dependerá de la capacidad de las autoridades locales y regionales para fomentar la participación de micro y pequeñas empresas, crear encadenamientos productivos y garantizar procesos de capacitación que permitan a la población acceder a empleos de calidad.

**Experiencia comparada: Buenaventura como advertencia**

La historia del Puerto de Buenaventura funciona como un caso paradigmático de los riesgos asociados a la expansión portuaria sin estrategias de inclusión social. Tras la privatización en los años 1990, la operadora estatal que garantizaba empleo estable fue reemplazada por consorcios privados que redujeron la demanda de mano de obra intensiva mientras multiplicaban la tercerización y la contratación temporal. El resultado fue la pérdida de empleos calificados, la disminución de salarios reales y la erosión de la protección social para las familias vinculadas al sector.

Aunque Buenaventura moviliza una proporción mayoritaria del comercio exterior colombiano, gran parte de los ingresos generados no se reinvierten en desarrollo social urbano. Esta desconexión entre riqueza económica y bienestar local ha contribuido a altos niveles de pobreza estructural, con amplios sectores sin acceso adecuado a servicios básicos, empleo estable o movilidad social. La experiencia ilustra que el crecimiento económico por sí solo no garantiza mejor calidad de vida, y constituye una advertencia relevante para que Turbo no repita patrones de desigualdad.

**Poder local, participación y gobernanza territorial**

La descentralización y el fortalecimiento del poder local resultan condiciones indispensables para que la población de Turbo se beneficie de manera directa de los puertos. La alcaldía, los consejos comunitarios, organizaciones sociales y el sector privado deben jugar roles activos en la construcción de un modelo de gobernanza territorial inclusivo, donde el desarrollo local se entienda no como crecimiento económico per se, sino como la capacidad colectiva de traducir ese crecimiento en mejoras

tangibles de calidad de vida, reducción de pobreza multidimensional e inclusión social.

Aquí es crucial comprender que el poder local no consiste únicamente en gestionar recursos o ejecutar proyectos, sino en dar voz y agencia a las comunidades, especialmente a grupos afrodescendientes, campesinos y residentes tradicionales que han sido históricamente marginados. Sin mecanismos efectivos de participación, transparencia y rendición de cuentas, la llegada de los puertos corre el riesgo de beneficiar a élites externas mientras deja a la ciudadanía sin control sobre su propio destino territorial.

### **Justicia socioambiental: entre la promesa logística y los derechos de las comunidades**

Con el inicio de operaciones de Puerto Antioquia y Puerto Pisisí se corre el riesgo de reconfigurar los ecosistemas del Golfo de Urabá y cambiar las condiciones de vida de las poblaciones ribereñas. Los estudios ambientales del proyecto Puerto Antioquia identifican riesgos críticos, reasentamiento físico y desplazamiento económico, afectaciones a pueblos étnicos, impactos sobre biodiversidad y salud comunitaria por incremento del tránsito marítimo, y alteraciones marino-costeras por dragado y disposición de sedimentos que pueden afectar la calidad del agua y la biota marina. En paralelo, la literatura científica alerta sobre la alta sensibilidad de manglares y ecosistemas coralinos a cambios en sedimentación y turbidez, con efectos profundos sobre la fauna y la provisión de servicios ecosistémicos (Urrego et al., 2013; Blanco et al., 2012; Ospina-Correa et al., 2025).

En el plano socioeconómico y de derechos, la intensificación de obras y operaciones portuarias ha detonado medidas regulatorias. Entre 2024 y 2025, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) impuso medidas preventivas frente a actividades no autorizadas en Puerto Antioquia en procesos de seguimiento ambiental, evidenciando la necesidad de vigilancia pública y cumplimiento estricto de licencias para prevenir daños irreversibles.

Más allá de los marcos administrativos, la literatura sobre desarrollo regional advierte que grandes proyectos productivos pueden consolidarse como enclaves económicos, desconectados de las economías locales (como la pesca artesanal o el turismo de pequeña escala), y si no se generan encadenamientos productivos efectivos, terminarán profundizando desigualdades y marginalizando comunidades. Esta vulneración de derechos se expresa en tres frentes principales: derecho al territorio y participación efectiva de comunidades afrodescendientes y pesqueras; derechos laborales, cuando la creación de empleo no asegura formalidad, seguridad y no discriminación y derecho a un ambiente sano, ante incrementos de ruido, tránsito pesado, polvo y riesgos de accidentes en tierra y mar.

No obstante, los puertos también pueden producir impactos positivos si se gobiernan con criterios de transición justa. Pueden mejorar la conectividad, reducir costos logísticos, estimular inversión y generar oportunidades en servicios logísticos, mantenimiento, almacenamiento y valor agregado. Los instrumentos de evaluación ambiental y social (ESIA) de los proyectos reconocen estas oportunidades junto con sus riesgos, y plantean medidas de gestión.

Para que estas oportunidades se traduzcan en bienestar real, es indispensable que se implementen: (i) planes de manejo de dragados con monitoreo de turbidez y metales; (ii) restauración ecológica y compensaciones justas por pérdida de manglares y hábitats coralinos; (iii) programas de restablecimiento de medios de vida para pescadores y hogares desplazados y, (iv) encadenamientos productivos y formación laboral para la población local con enfoque de género y juventud.

Desde un enfoque de derechos y gobernanza multinivel, el estándar debería incluir participación informada y consentimiento previo cuando corresponda, acceso público a información técnica, rendición de cuentas sobre monitoreos ambientales, y mecanismos de queja y reparación accesibles. A nivel ecosistémico, la evidencia del Golfo de Urabá exige una gestión adaptativa que incorpore gradientes fluvio-marinos, ya que la resiliencia de manglares y corales depende de límites estrictos a la turbidez, cargas de sedimentos y contaminación.

## **Conclusiones**

Los puertos representan una oportunidad histórica para la región, pero no garantizan desarrollo por sí solos. La operación de Puerto Antioquia y Puerto Pisisí puede dinamizar la economía, abrir el territorio al comercio global y atraer inversión. Sin embargo, si este crecimiento no se vincula con políticas públicas de inclusión laboral, formación de capital humano y fortalecimiento institucional, corre el riesgo de convertirse en un enclave desconectado de las necesidades reales de la población.

La generación de puestos de trabajo en sectores como construcción, transporte y logística debe traducirse en empleos formales, estables y con acceso a seguridad social. De lo contrario, la informalidad —que supera a

la mitad de la población ocupada— seguirá perpetuando ciclos de pobreza y precariedad, limitando el impacto positivo de la inversión portuaria.

El dragado, la disposición de sedimentos y la presión sobre manglares, corales y ecosistemas marino-costeros ponen en riesgo la sostenibilidad de actividades tradicionales como la pesca artesanal. El desarrollo portuario solo será legítimo si incorpora mecanismos efectivos de compensación ambiental, restauración ecológica y participación comunitaria en la gestión del territorio.

La dependencia de transferencias nacionales y los bajos niveles de recaudo propio reducen la capacidad de Turbo para responder con políticas efectivas y sostenibles. Fortalecer la autonomía financiera y la gobernanza local es esencial para que los beneficios de los puertos se traduzcan en mejores servicios públicos, infraestructura básica e inclusión social.

Siguiendo los planteamientos de Albuquerque y la CEPAL, el verdadero reto consiste en lograr que los puertos trasciendan su función logística para convertirse en motores de desarrollo local incluyente, equitativo, resiliente. Esto exige vincular la inversión con las economías populares y comunitarias, garantizar la participación ciudadana en la toma de decisiones, además de construir una visión de futuro basada en la dignidad laboral, la justicia social y la sostenibilidad ambiental.

## Referencias

Albuquerque, F. (2004). Desarrollo económico local y descentralización en América Latina (Serie Gestión Pública, 47). CEPAL/Naciones Unidas.

Antioquia Cómo Vamos. (2025). Informe Urabá: Dinámicas laborales 2025. Antioquia Cómo Vamos.

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. (2025, abril 30). ANLA impone medida preventiva por actividad no autorizada en Puerto Antioquia. Disponible en: <https://www.anla.gov.co/noticias-anla/anla-impone-medida-preventiva-por-actividad-no-autorizada-en-puerto-antioquia?highlight=WyJwdWVydG8iLCJhbnRpb3F1aWEiXQ==>

Blanco, J. F., Estrada, E. A., Ortiz, L. F., & Urrego, L. E. (2012). Ecosystem-wide impacts of deforestation in mangroves: The Urabá Gulf (Colombian Caribbean) case study. ISRN Ecology, 2012, 958709. Disponible en: <https://doi.org/10.5402/2012/958709>

Borja, J. (2003). Poder local: Gobernabilidad democrática y participación ciudadana. FLACSO.

Centro Nacional de Memoria Histórica. (2015). Buenaventura: un puerto sin comunidad. Centro Nacional de Memoria Histórica.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL]. (2020). Desarrollo local en América Latina y el Caribe: Experiencias, avances y desafíos. Naciones Unidas.

Echeverry, J. A., & Abadía, J. M. (2014). El puerto y la ciudad: Buenaventura en la dinámica global. Revista CS, 14, 199–231. Disponible en: <https://www.redalyc.org/journal/748/74855211012/>

IDB Invest. (s. f.). Puerto de Antioquia (Puerto de Urabá): Environmental and social impact assessment (ESIA). Disponible en: <https://idbinvest.org/en/projects/puerto-de-antioquia-puerto-de-uraba>

Jiménez, L., & Delgado, J. (2008). Transformaciones económicas y laborales en Buenaventura tras la privatización portuaria. Revista CS, 2, 45–72.

Municipio de Turbo. (2023). Perfil territorial del municipio de Turbo. Alcaldía de Turbo. Disponible en: <https://www.turbo-antioquia.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Informacion-del-Municipio.aspx>

Ministerio del Trabajo. (2025). Fuente de información laboral de Colombia (FILCO): Perfil municipal de Turbo. Ministerio del Trabajo.

Ospina-Correa, C., et al. (2025). Sedimentation and metal accumulation in the Gulf of Urabá. Marine Pollution Bulletin. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2025.115678>

Puerto Antioquia. (2023, junio 29). Dreamed of for 150 years, port helps Afro-Colombian communities improve their lives. Disponible en: <https://www.puertoantioquia.com.co/>

Puerto Pisisí. (s. f.). Puerto Pisisí – Ecopuerto en el Golfo de Urabá. Disponible en: <https://puertopisisi.com/>

Sinisterra-Ossa, L., & Valencia, I. H. (2020). Orden social y violencia en Buenaventura: Entre el outsourcing criminal y la construcción de paz desde abajo. Revista CS, 32, 103–129. Disponible en: <https://www.redalyc.org/journal/4763/476368271005/>

Universidad de Antioquia. (2023). Boletín económico municipal 2023: Turbo. Observatorio de Competitividad de Antioquia. Disponible en: <https://www.udea.edu.co/wps/wcm/connect/udea/f54a06a9-0cde-4747-b536-3980a0181172/Turbo.pdf?MOD=AJPERES&CVID=oYc00DF>

Universidad de Antioquia. (2021). Boletín económico municipal 2021: Turbo. Observatorio de Competitividad de Antioquia. Disponible en: <https://www.udea.edu.co/wps/wcm/connect/udea/13f81635-7fe5-4d6c-945f-e2471d92da9e/TURBO+2022.pdf?MOD=AJPERES&CVID=o00V06w>

Universidad de Antioquia. (2016, noviembre 28). Puertos, equidad territorial y justicia. Disponible en: [https://www.udea.edu.co/wps/portal/udea/web/inicio/udea-noticias/udea-noticia/%21ut/p/z0/fYwxD4IwFIT\\_igsjaUWsOhIHE-PgYAx0MS-00YfYB-2r8ecLOBgXl8vdl7sTWpRCO3jiFRjJQTvkSqvLerPN5kUuD1LIshbqmC9X2W5xOkuxF\\_p\\_YXjApu91IXRNju2LRdmRZ2ijsZBICL\\_pRg\\_78aPOHDHWCCGR09qhobH1xYFqtAZMIrtoPVNIbR9xACIb75HJI7RpE8M0EN1dV287xXW9/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.udea.edu.co/wps/portal/udea/web/inicio/udea-noticias/udea-noticia/%21ut/p/z0/fYwxD4IwFIT_igsjaUWsOhIHE-PgYAx0MS-00YfYB-2r8ecLOBgXl8vdl7sTWpRCO3jiFRjJQTvkSqvLerPN5kUuD1LIshbqmC9X2W5xOkuxF_p_YXjApu91IXRNju2LRdmRZ2ijsZBICL_pRg_78aPOHDHWCCGR09qhobH1xYFqtAZMIrtoPVNIbR9xACIb75HJI7RpE8M0EN1dV287xXW9/?utm_source=chatgpt.com)



Informe especial

**VOCES**  
POR EL TRABAJO