

1. CAPITULO 1: RELACION FUNCIONAL URBANO - REGIONAL

Con este capítulo se aborda el papel regional del municipio de Buenaventura y de las funciones territoriales predominantes en la relación urbano – regional. "Contempla los principales aspectos de la sostenibilidad ambiental, los movimientos migratorios regionales y nacionales y las funciones urbano – regionales propiamente dichas como son las funciones económicas del centro frente a la región, las funciones que cumplen la infraestructura, los servicios públicos y sociales en lo regional y la estructura de centros poblados y sus tendencias"¹.

1.1 CONSIDERACIONES GENERALES.

El desarrollo de la red urbana del país y el de cada ciudad o población en particular está condicionado históricamente al proceso de desarrollo de la economía nacional. Buenaventura no ha sido la excepción, acentuado por sus ventajas competitivas, derivadas fundamentalmente de su aptitud como puerto natural y de su posición geográficamente estratégica respecto de los centros de actividad económica nacionales.

El modo en que se organiza el territorio de Buenaventura y la expresión física de la ciudad reafirman lo anterior; ésta ha sido afectada mas por variables externas que por la dinámica local. Es por ello, que el análisis de la función urbano – regional tiene trascendental importancia dentro del ordenamiento territorial del municipio. Se analizan factores como la posición de Buenaventura frente a la Costa Pacífica, al Departamento del Valle del Cauca, a otras ciudades y regiones del país y su posición dentro del contexto internacional.

La POSICION GEOESTRATEGICA se entiende como aquellas condiciones particulares y exclusivas de carácter geográfico, cultural, económico, político y ambiental que ofrece una localidad, tanto para su beneficio y desarrollo como para el de otras ciudades o regiones, para el país y/o para el mundo.

Especialmente por su característica geográfica, Buenaventura ha sido vista a lo largo de la historia, como un lugar que ofrece grandes e invaluable ventajas económicas y es allí donde estriba su fortaleza geoestratégica, aspecto que será desarrollado en este capítulo.

La globalización es un asunto geoestratégico, pero ante todo es una reorganización de los equilibrios del poder mundial, que atañe de una u otra manera a todos los territorios y todas las personas en el estadio supremo de la internacionalización. Por tanto "pensar Globalmente y actuar Localmente no es una frase, es un desafío y una responsabilidad para todos los diseñadores de las políticas públicas, los asignadores de recursos y los tomadores de decisiones en todos los niveles². En consecuencia Buenaventura tiene el reto de avanzar hacia una estrategia de territorialización de la Globalización y de fortalecimientos de sus valores culturales y naturales.

Desde su fundación Buenaventura es vista como un puerto, posteriormente en el siglo XIX esta fortaleza toma auge con la exportación del café, que obliga a hacer inversiones Nacionales para facilitar el acceso al puerto y el embarque hacia y desde otros países. De tal suerte que desde esa época, su función principal es ser un eslabón de servicios en el proceso básico de la Economía Nacional.

¹ Aproximación conceptual 1, ley de desarrollo territorial – ley 388 de 1.997. Ministerio de Desarrollo Económico.

² El Occidente Colombiano – La región del futuro, pag. 80. Corpes de Occidente.

En el siglo XX la nación retoma su atención al Pacífico con dos estrategias: La primera, el desarrollo portuario de Tumaco y Buenaventura, y la segunda, la explotación intensiva por concesión de los recursos naturales (minería, madera y riqueza ictiológica).

Estos dos factores refuerzan la vocación portuaria de Buenaventura, que complementario a la actividad marítima de comercio internacional del café, se convierte en el centro empresarial de dos actividades económicas muy destacadas en la región del Pacífico Colombiano: La pesca y la madera. Adicionalmente, y de manera incipiente se desarrolla la actividad turística, en donde la ciudad es el punto de embarque para el desplazamiento hacia los sitios turísticos del municipio y de otros departamentos del Pacífico.

Se debe admitir que en ese rol regional, departamental, nacional e internacional, han pesado dos circunstancias: una como puerto y la otra como centro de acopio y de servicios de la región de la costa pacífica. Sin embargo, con el correr de los tiempos empiezan a tomar fuerza tres complementarios, que refuerzan lo anterior: a) ser la capital natural de una de las regiones de mayor biodiversidad del país y reserva de oxígeno del mundo, b) ser punta de lanza en el Occidente Colombiano de la política exportadora del país, reforzada con su declaración como Zona Económica Especial de Exportación y c) servir de lugar de comercialización de armas y drogas por parte del narcotráfico y grupos insurgentes.

Analizar la función urbano – regional de Buenaventura determina un estudio desde lo internacional hasta lo local, en el contexto de su posición geoestratégica. Para un mayor conocimiento de lo tratado en este capítulo, se recomienda estudiar el documento anexo, Posición Geoestratégica del Municipio de Buenaventura.

1.2 POSICION GEOESTRATEGICA DEL MUNICIPIO DE BUENAVENTURA

1.2.1 FUNCION DE BUENAVENTURA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL.

Como se indicó anteriormente, Buenaventura tiene importancia en el comercio internacional tanto legal como ilegal y en las políticas mundiales de equilibrio y sostenibilidad del planeta. En las primeras se centra en su actividad portuaria y en el segundo en los Convenios Internacionales de Biodiversidad, que se detallarán en el ítem 3.2.2. En esta parte, se abordará lo relativo al papel de Buenaventura en la globalización y la conformación de bloques regionales.

Los bloques regionales están dentro del concepto de los Acuerdos Económicos Mundiales (Bilaterales o Multilaterales).

Los mercados internacionales tienden cada vez más a ampliarse. En el ámbito comercial, la velocidad de crecimiento supera a veces la velocidad política mediante firmas de acuerdos comerciales. Las posibles formas de colaboración económica entre países las podemos clasificar en:

Zona de Libre Comercio. Se eliminan los derechos de aduanas. Cada país mantiene un arancel de entrada con terceros países. Es la mínima integración posible para los países miembros.

Unión Aduanera. Es el siguiente paso en la unión económica. Los países integrantes no solamente eliminan los aranceles sino que además establecen un Arancel Común ante terceros países.

Mercado Común. Además de lo anterior se fija la libre circulación para los factores de producción dentro de la zona: libertad de instalación de empresas, inversión de capitales, etc.

Unión Económica. Además de todo lo anterior, se fija una política económica común a todos los países miembros. Uno de los objetivos puede ser el de tener una moneda única.

1.2.1.1 Buenaventura y los acuerdos económicos de las regiones del mundo.

Los siguientes son los Acuerdos Económicos principales que existen pero en desarrollo de este ejercicio, nos centraremos en los que tiene repercusiones directas en la posición de Buenaventura en el Pacífico:

El APEC – Foro de Cooperación Económica Asia – Pacífico. "La cuenca del pacifico". La región Asia - Pacífico la conforman por un lado las economías del Este Asiático como Japón, Corea del Sur, China, Hong Kong, Taiwan, Malasia, Tailandia, Singapur, Indonesia, Filipinas, Brunei, Papua Nueva Guinea, Nueva Zelanda, Australia, y ahora Rusia y Vietnam. Por el lado del continente americano están Canadá, EE.UU., México, Chile, y ahora Perú. Todos ellos, 21 en total, conforman ahora el APEC.

En noviembre de 1997 el ingreso del Perú en el APEC (Asia Pacific Economic Cooperation o Foro de Cooperación Económica Asia - Pacífico) obliga a fijar los ojos en la región de la Cuenca del Pacífico, región que ha experimentado un crecimiento económico notable los últimos 30 a 40 años.

También el comercio en la región Asia - Pacífico ha crecido en los últimos años. Se calcula que las economías del APEC (sin contar aún a Perú, Rusia y Vietnam), en 1996 concentraban el 50.6% del comercio global.

Como se ve en el siguiente cuadro, el comercio de los miembros del APEC - miembros de la región Asia / Pacífico -, ha crecido notablemente en los últimos años, especialmente en la década de 1990.

Tabla 1. Incremento del Comercio en los países del APEC 3

Incremento del Comercio en los países del APEC (monto de las exportaciones, 1990 y 1995 - en millones de dólares)		
Países	1995	1990
EE.UU.	584,743	371,466
Japón	443,116	286,768
Canadá	192,198	125,056
Hong Kong	173,754	29,002
China	148,797	62,091
Corea del Sur	125,058	64,837
Singapur	118,268	52,627
Taiwan	115,585	67,025
México	79,543	26,714
Malasia	74,037	29,409
Tailandia	56,459	23,002
Australia	52,692	35,973
Indonesia	45,417	25,553
Filipinas	17,502	8,681
Chile	16,039	8,579
Nueva Zelanda	13,738	9,045
Brunei	2,100	sd
Papua Nueva Guinea	2,700	sd

(*) sd: sin datos

El volumen de comercio ha aumentado en los países de la región (Cuadro N° 1), así como el comercio entre los mismos países de la región (Cuadro N° 2). Especialmente se observa que entre 1993 y 1996 el porcentaje del comercio entre las economías del APEC, la llamada "tasa de dependencia" se incremento de un 68.8% a un 71.6% para las exportaciones, y de un 68.3% a un 73,2% para las importaciones.

La Cuenca del Pacífico, o también ahora denominada la región Asia - Pacífico, ha venido ocupando en los últimos años un lugar importante en la Economía Mundial, sobre todo al reunir a las economías más grandes del mundo como EE.UU. y Japón, y a las economías con mayor potencial de crecimiento como China y los demás países asiáticos.

En la segunda mitad de este milenio que termina los países europeos del Atlántico especialmente empezaron a expandirse por el mundo, y por los próximos casi 500 años se convierten en le centro del poder mundial. Esto se vio reforzado por la llegada en el siglo 20 de EE.UU. como potencia a nivel mundial. Esto constituyo la Era del Atlántico. Las postrimerías

³ Fuente: World Development Report, del World Bank, 1992 y 1997. Las cifras para Brunei y Papua Nueva Guinea son de 1997 APEC Economic Outlook, Economic Committee Asia - Pacific Economic Cooperation, noviembre de 1997.

del siglo 20 anuncian que la región del Pacífico está llamada a convertirse en un nuevo centro de poder y anuncian ya la llegada de la Era del Pacífico.

Y la razón no está sólo en la mencionada anteriormente, de que el área Asia - Pacífico concentra a las economías más grandes del mundo como EE.UU. y Japón o las economías más dinámicas como los países asiáticos del Pacífico, sino que también la región del Pacífico está integrada por los países emergentes de Latinoamérica, con abundantes recursos naturales y poblaciones en crecimiento, que se han dado cuenta del potencial de crecimiento de la Cuenca del Pacífico y quieren participar de este crecimiento, aun con países como Brasil y Argentina que no comparten directamente la región del Pacífico.

El ALCA – Área de Libre Comercio para las Américas. El interés de los Estados Unidos por el tema de la integración comercial latinoamericana, obedece - dentro del marco de la preocupación por la conservación de la hegemonía regional-, a la proliferación de acuerdos comerciales entre los países latinoamericanos en lo que se ha prescindido de la participación mediante creación de alianzas que han excluido a las superpotencias afectando notoriamente los intereses de sus empresas.

El ALCA pretende la integración de 34 países que conforman el grupo económico de mayor trascendencia para las Américas. Para lograrlo, deberán desarrollar la siguiente agenda: Acceso a mercados, Barreras no arancelarias al comercio, Procedimientos aduaneros y reglas de origen, Subsidios, medidas anti dumping y derechos compensatorios, Defensa de la competencia, Compras gubernamentales, Tecnología y propiedad intelectual, Inversiones, Servicios, Infraestructura, Desarrollo económico sostenible y El papel del sector privado

Sin embargo, para lograr la integración de estos 34 países, el ALCA debe poseer una infraestructura adecuada que permita reunir información: datos estadísticos, legislaciones, procedimientos, datos sobre niveles de tecnología e investigación, índices de crecimiento económico.

A medida que los países de América Latina adoptan un modelo económico más abierto, de intercambio internacional, innovación, absorción tecnológica y descentralización de los gobiernos, se hace necesario obtener más fuerza de trabajo calificada y profesional. Para lo anterior se requiere un moderno y dinámico sistema educativo que prepare a los futuros profesionales que se desempeñarán en economías competitivas a escala internacional, expandiendo las oportunidades sociales y preparándolos para una ciudadanía más justa y equitativa. Por esta razón, para que los países sean competitivos en el próximo siglo, deberán desarrollar sistemas educativos que posibiliten atender la creciente demanda de capital humano altamente calificado.

Se debe fortalecer la educación vocacional y los programas de entrenamiento, se debe incentivar y fortalecer la profesión docente., mejorar la calidad de los establecimientos educativos estableciendo unos niveles aceptables de competencia. Los gobiernos deben aumentar los fondos destinados a la educación primaria y secundaria, buscar una alienación entre la educación secundaria y universitaria con los mercados laborales actuales.

1.2.1.2 Justificación del ALCA para el Pacífico Colombiano.

Mirando hacia atrás, vemos que la tradición del Comercio Colombiano siempre tuvo como prioridad los mercados americanos y europeos. Así se moldeó el eje vial del país, buscando sacar los productos del interior hacia la Costa Atlántica.

El ALCA le permitiría al Pacífico Colombiano generar relaciones en dos direcciones: la primera, fortalecer las existentes con los países del continente Americano, generando intercambio de productos entre ellos mismos, a través del puerto, y la segunda, como bloque regional latinoamericano, generar relaciones más prósperas con los países asiáticos.

Nuestros intercambios comerciales con los países de la Cuenca son todavía insignificantes. Asia es un mercado de tres mil millones de dólares por semana. De este inmenso " porqué" comercial Colombia solo muerde el 0.0023%.

El comercio de Estados Unidos con Asia es 50% mayor que con Europa. Contrastan estas cifras con la situación Colombiana, en donde el 1% de nuestras exportaciones se dirigen a los países de la Cuenca del Pacífico.

Como lo Anotamos el Alca es la integración Económica de Norteamérica, Centroamérica y Suramérica , esto significa que Colombia al hacer parte de dicho modelo, la Costa Pacífica, sería la punta de lanza de Colombia, en el occidente colombiano, lo que implicará que el Municipio de Buenaventura, al tener un Puerto Internacional, sería el que tendría la responsabilidad del manejo del comercio exterior. El Alca es una Oportunidad de Desarrollo para la ciudad-puerto y una fortaleza para el Municipio-Región.

1.2.2 FUNCION DE BUENAVENTURA EN EL CONTEXTO NACIONAL

La función de Buenaventura en el contexto nacional se soporta en su relación internacional ya tratada. En este ítem se aborda el análisis desde el papel del municipio en la cadena de transporte del país y, desde el papel estratégico en la conservación de la biodiversidad del Pacífico Biogeográfico.

1.2.2.1 Sistemas de comunicación, transporte y accesos hacia Buenaventura

Las Telecomunicaciones. El sistema de telecomunicaciones es precario, en especial el servicio de telefonía rural. La densidad telefónica promedio de la región es de 2.6 teléfonos por cada cien habitantes, inferior a la nacional, que es de 10.7

Buenaventura cuenta con 38.000 líneas telefónicas, se aspira completar 44.000 para llegar a la meta de 15 teléfonos/100habitantes para el año 2000. De las 38.000 hay 25.000 en servicio. Para 1.998 se tenía programada la instalación de la red en fibra óptica en anillo SDH, con servicios complementarios de televisión por cable, acceso a Internet, transmisión de datos locales y a larga distancia, multiservicios de transmisión de voz, datos y videos. Para 1999 se atenderían las localidades de Punta Soldado, San Antonio, San Francisco y Puerto Merizalde.

El Transporte. Buenaventura antes que un puerto aislado, debe ser vista como eslabón en la Cadena del Transporte del país.

En los últimos 10 años, Colombia pasó de una economía cerrada a una de internalización, lo que implica grandes cambios en el sistema de transporte. Cuando la política económica era cerrada los sobrecostos debidos a ineficiencias en el transporte no son muy evidentes, mientras que con el nuevo esquema, un sistema adecuado de transporte es la clave para la competitividad de nuestros productos en el exterior.

Es así como desde 1992 se han venido acelerando los cambios iniciados en 1988. A escala institucional: con la creación del Ministerio del Transporte, la reestructuración de la totalidad de sus entidades adscritas y con el proceso de descentralización de competencias en la administración y desarrollo de la red de carreteras y de puertos fluviales; a nivel del desarrollo de proyectos de infraestructura, con la introducción del sistema de construcción, mantenimiento y conservación de carreteras, vías férreas, puertos y aeropuertos por concesión con empresarios privados. Con esta nueva política se hace evidente que:

a) El transporte en la región de Occidente, y en general en Colombia, no solo se destaca por las bajas especificaciones de su infraestructura, sino también por su alta vulnerabilidad e inseguridad.

b) En cuanto al trazado, la mayoría se hicieron tratando de unir el mayor número de poblaciones y no el de reducir tiempos de viaje de larga distancia, por lo tanto, se puede apreciar longitudes exageradas que unen áreas que técnicamente pueden unirse con trazados mas óptimos para los requerimientos actuales.

c) El centralismo en la construcción, mantenimiento y operación de los diferentes modos de transporte, y el hecho de que éstos eran monopolios del Estado, trajo como consecuencia un gran atraso en su desarrollo, y una gran ineficiencia en su operación.

La región de Occidente juega un papel fundamental dentro del transporte del país no solo como generadora y atractora de carga,⁴ sino también como “sitio de paso”, para la mercancía de exportación e importación con origen o destino en otras regiones, lo cual se explica ya que el principal terminal marítimo, Buenaventura, se encuentra en su jurisdicción. Este puerto maneja cerca del 37% de la carga general, 69% de los graneles sólidos, y 38% de los graneles líquidos que moviliza el país.

La carga de comercio exterior del país, de la región, al igual que la interdepartamental, está concentrada en un alto porcentaje en Antioquia, Valle y la zona del antiguo Caldas, departamentos que integran la región del Occidente Colombiano. Cerca de un 60%⁵ de la carga que se moviliza entre departamentos en Colombia está relacionada con un origen o destino en la región de Occidente, con un alto porcentaje concentrado en Antioquia y Valle (más del 70%).

Tabla 2 Proyección de Matriz O/D carga interdepartamental 1997
 (Miles de ton)

Origen/Destino	1	2	3	4	5	6	7	8	Total
1 Chocó	0	27	1	22	7	2	0	0	59
2 Antioquia	165	0	201	260	1765	73	30	77	2571
3 Caldas	6	294	0	180	269	37	24	13	2630
4 Risaralda	64	162	208	0	492	86	44	8	1064
5 Valle	16	1687	375	969	0	328	820	892	5087
6 Quindío	1	37	11	25	254	0	6	3	337
7 Cauca	1	25	15	51	475	6	0	55	628
8 Nariño	0	123	48	58	960	12	253	0	1454
Subtotal	254	2357	862	1569	4227	550	1184	1056	12059
TOTAL PAIS	293	8896	3072	2179	9593	882	1388	1613	27916

Fuente: Estudio Plan Maestro de Transporte 1994

⁴ En 1994 la región generó el 41% de la carga de exportación del país, y recibió el 28% de las importaciones.

⁵ De acuerdo con cifras del Estudio Plan Maestro del Transporte

La Proyección de Matriz O/D Carga Interdepartamental 1997, permite concluir que casi la mitad del comercio interdepartamental de la región se efectúa entre sus ocho departamentos, llamando la atención el hecho de que Cauca y Chocó prácticamente no tienen comercio con el exterior de la región. Por el contrario, Antioquía tiene un gran flujo de productos extraregionales cuyos orígenes o destinos son, en orden de importancia, Bogotá con 2.3 millones de toneladas, Santander con 2.2 y Bolívar con 1.5. Los flujos del Valle, Risaralda, Quindío y Caldas con el exterior, son en su mayoría con Bogotá, mientras que los de Nariño incluyen al Putumayo.

Un resumen de las principales cargas que se movilizan en la región se pueden clasificar en:

El Comercio Exterior con O/D fuera de la región. Este utiliza en su mayoría el corredor Buenaventura-Cali-Armenia, y con unos volúmenes muy pequeños, el corredor Armenia-Cali-Popayán-Pasto-Rumichaca, con destino el sur del continente.

El Comercio Exterior con O/D en la región. El corredor que utilizan estas cargas para su transporte es muy similar al anterior, siendo Medellín-Cali-Buenaventura.

El Comercio intraregional. De acuerdo con las proyecciones efectuadas por el Plan Maestro de Transporte, el Valle es el principal centro de comercio de la región, atrayendo carga de todos los departamentos. En orden de importancia los corredores de transporte para el comercio intraregional son: Valle-viejo Caldas, Valle-Antioquia, Valle-Nariño.

El Comercio de la región con el resto del país. Este flujo de productos utiliza como es lógico un mayor número de corredores. Cali-Bogotá, Medellín-Bogotá, Medellín-Bucaramanga, Medellín-Cartagena y Pasto-Mocoa.

Los diferentes escenarios que estiman la demanda de transporte de mercancías del comercio exterior indican que el comercio intraregional e interregional seguirá comportándose de una manera similar a la actual, con un crecimiento estimado para el año 2015 del 44% cuya distribución por departamento se puede apreciar en la siguiente tabla.

Tabla 3. Proyección de Matriz O/D carga interdepartamental 2015. (Miles de ton)

Origen/Destino	Chocó	Antioquia	Caldas	Risaralda	Valle	Quindío	Cauca	Nariño	Subtot
1 Chocó	0	62	3	51	16	6	0	0	138
2 Antioquia	398	0	476	624	4147	174	73	176	6068
3 Caldas	15	6456	0	388	641	95	60	31	7686
4 Risaralda	153	389	516	0	1173	216	112	19	2578
5 Valle	37	3860	883	2235	0	792	2011	2048	11866
6 Quindío	2	89	27	63	600	0	15	7	803
7 Cauca	2	58	36	10	1074	15	0	132	1327
8 Nariño	1	280	111	112	2098	25	610	0	3237
Subtotal	608	11194	2052	3483	9749	1323	2881	2413	33703
TOTAL PAIS	706	20022	6512	5029	22276	2117	3381	3643	63686

Fuente: Estudio Plan Maestro de Transporte 1994

El Estudio recientemente terminado “Potencial de desarrollo de Puertos Secos en la región” hizo una proyección del comercio exterior del occidente colombiano, fundamentada en un escenario para el comportamiento de la economía colombiana y una proyección de la demanda del comercio a escala mundial. El crecimiento del PIB proyectado, base para el estimativo de carga a movilizar varía, en promedio, de 4.3% a 4.6% anual hasta el año 2010.

De acuerdo con el estudio realizado por INESCO-SOCIMER para la rehabilitación del ferrocarril del Pacífico, entre Buenaventura y Medellín, pasará de manejar 140.000 toneladas en 1995, a un volumen comprendido entre 1.475.000 y 1.800.000 toneladas para el año de 2002. Esta proyección está sujeta a la construcción de la termoeléctrica de Yumbo la cual demandaría cerca de 450.000 toneladas anuales de carbón de Amagá.

Los diferentes estudios que han proyectado la carga a ser movilizada por el puerto de Buenaventura estiman que éste tendrá una demanda para el año 2015 que va entre los 6.0 millones de toneladas anuales hasta los 12.0 millones. Vale aclarar que en la mayoría de estos estudios se supuso que el puerto de Tribugá estaría en funcionamiento para esa fecha.

De los principales factores que pueden modificar las tendencias actuales del transporte en la región y que inciden en Buenaventura, se encuentran:

Modificación de la infraestructura de oferta del transporte con la construcción de proyectos dentro de los cuales se destacan:

a) Expansión portuaria del Pacífico. Si la expansión es en la zona de Buenaventura, se espera que el comportamiento de la carga de comercio exterior sea similar a la actual, sin embargo, si se desarrolla un nuevo puerto, en una zona diferente del Pacífico, la distribución de la carga sobre la red de carreteras y la férrea, será modificada substancialmente.

b) La Construcción de la vía Tobía Grande-Puerto Salgar. Este proyecto a pesar de estar en la región del Centro-Oriente, tendrá impacto sobre la distribución de la carga de comercio exterior relacionada con Buenaventura, especialmente la que tiene origen o destino Bogotá, puesto que esta vía acortará la distancia que hay por carretera con los puertos de la Costa Atlántica, lo que traerá como consecuencia que mucha de la mercancía que utilizaba el Puerto de Buenaventura, sea enviada a través de un puerto en la Costa Atlántica.

c) Terminación de la Troncal del Magdalena Medio, y de su continuación en la República del Ecuador, desviando carga y pasajeros de la Troncal de Occidente. Este proyecto es una alternativa para el tráfico del comercio exterior colombiano con el sur del continente.

d) Conexión vial Valle-Tolima. Existen dos proyectos de conexión vial: la construcción del denominado túnel de la Línea, el cual en realidad son varios tramos de túnel que mejoran el trazado de la actual vía Calarcá-Ibagué, y el proyecto de nueva conexión Buga-Roncesvalles. Estos proyectos por ser la transversal que une al centro del país con Buenaventura tienen un gran impacto sobre el transporte en la región.

e) Rehabilitación férrea de Occidente. La complementación de la rehabilitación férrea entre Medellín y Buenaventura con su ramal Zarzal-Armenia, abre la posibilidad de desviar carga de vocación férrea que actualmente utiliza la carretera, y de transporte de pasajeros en algunos sectores densamente poblados.

f) Construcción del canal Interoceánico. Esta obra está prevista para transportar carga que actualmente utiliza el canal de Panamá, sin embargo puesto que implica la construcción de un puerto en cada extremo, modificará la distribución de carga en los puertos actuales, tanto en el Pacífico como en el Atlántico.

g) Conexión vial con Panamá. Esta obra generará un tráfico que actualmente no existe entre el sur, y el centro y norte del continente, el cual impactará sobre la red troncal. También permitirá que la carga del norte del país utilice puertos panameños.

h) Centros de consolidación y desconsolidación de carga (puertos secos). Impulso a la modernización de la infraestructura de transporte mediante la optimización de los equipos e infraestructuras, utilizando centros de consolidación y desconsolidación de carga en sitios estratégicos, tales como Medellín, Armenia, Buga.

i) Los accesos integrales al Pacífico. Se adelantarán en dos fases:

FASE I - (1996-2000): Adecuación de la Infraestructura Existente: Profundización del Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura; Construcción de la Vía Alternativa Buga-Buenaventura; Rehabilitación de la Red Férrea de Occidente; Adecuación de la Infraestructura Aeroportuaria y Vías de Acceso Regionales

FASE II (1997-2003): Ampliación de la Capacidad Portuaria de la Zona del Pacífico y Mejoramiento del Corredor Vial Buenaventura-Bogotá; Desarrollo Portuario del Estero de Aguadulce.

j) Reducción de costos de transporte mediante la introducción de valor agregado a los productos antes de transportarlos.

1.2.2.2 La Biodiversidad del Pacífico como estrategia de desarrollo sostenible

En el Pacífico colombiano se encuentra uno de los bosques más ricos en especies del mundo, sólo en el bosque del Bajo Calima en Buenaventura, se han encontrado hasta 265 especies vegetales en un área de 0.1 hectáreas. A pesar que en la región ha existido una acelerada explotación de los recursos forestales de la selva húmeda tropical, donde son alarmantes las tasas de destrucción del bosque húmedo, especialmente de los guandales, generando pérdida de gran parte de la riqueza biológica de la región.

Según el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF), en Colombia los bosques a las actuales tasas de aprovechamiento (600.000 hectáreas de bosque/año, pueden desaparecer en 30 a 50 años. En la actualidad se considera que el país ha perdido entre el 60 y 70 % de los bosques naturales, mientras la reforestación (medio millón de hectáreas aproximadamente) no alcanza el 1% del bosque destruido.

Según la FAO, de continuar la actual tasa de deforestación mundial anual para el año 2035 a 2045 se estará extinguiendo el último de los bosques tropicales del mundo.

Otro grave problema de la región es la destrucción de los manglares, los cuales constituyen un ecosistema de gran importancia biológica, por cuanto albergan gran cantidad de organismos, que utilizan este lugar como sitio de reproducción y refugio.

Así mismo, la población humana que vive o aprovecha los recursos de los manglares, depende en gran parte de su producción biológica. Es por esto, que con su deterioro no sólo se agravará el problema social de la región, sino que además se pondrá en peligro la diversidad de la región Pacífica.

Los países importadores de maderas tropicales decidirán en el Acuerdo del Año 2.000, que no se comprarán maderas a los países en los cuales estas provengan de bosques naturales, sólo

se comercializarán las maderas de bosques cultivados. De esta forma, tuvo que existir una medida externa al país para que los colombianos tuvieran que mirar al bosque como una fuente de riqueza, distinta a la simple tala de madera, y de un inmenso alcance económico.

El tráfico ilegal y el aprovechamiento insostenible de especies es otro factor de riesgo para la biodiversidad de la región, que pone en peligro el equilibrio natural de los ecosistemas y puede tener efectos irreversibles. El mercado ilegal de fauna ocupa el tercer lugar en el mundo entre los negocios ilegales que mueven dinero en el mundo; para 1997 se estimaba entre 5 y 10 billones de dólares/año que equivalen a la movilización de 25 millones de ejemplares de fauna a través del mundo, utilizados para colecciones de especies raras, mascotas, uso utilitario (pieles, marfil, perlas etc.), la investigación biomédica, caza deportiva, etc.

Este enorme potencial económico representa una buena oportunidad para apoyar el desarrollo de zoocriaderos con la participación del Estado, que no solo abastezcan la demanda nacional, sino que permitan la exportación de estas especies o de sus productos.

El acuerdo de Cartagena y el régimen común sobre acceso a los recursos genéticos: El gobierno Nacional mediante el Decreto 730 de marzo 14 de 1997 determinó que el Ministerio del Medio Ambiente es la autoridad competente para actuar en los aspectos relacionados con la Decisión 391 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena⁶ relativa al régimen común sobre acceso a los recursos genéticos. Las funciones del Ministerio en este campo se reglamentaron en la Resolución número 0620 del 7 de Julio de 1997. El Acuerdo de Cartagena se basa en el Convenio de Diversidad de la Conferencia de Río de 1992 y que Colombia ratificó, en la Ley 165 de 1994.

Se entiende por acceso, la obtención y utilización de los recursos genéticos conservados ex situ e in situ, de sus productos derivados o de ser el caso, de sus componentes intangibles (conocimiento tradicional) con fines de investigación, prospección biológica, conservación, aplicación industrial o aprovechamiento comercial, entre otros.

Esta decisión surge por la necesidad de proteger a los recursos de la genéticos (recursos vivos) de la salida del país de manera ilegal, para su aprovechamiento científico o comercial, sin dejar beneficios para el país y las comunidades.

En este acuerdo se reconoce y valora los derechos que tienen las comunidades indígenas, afroamericanas y locales para decidir sobre sus conocimientos, innovaciones y prácticas tradicionales asociadas a los recursos genéticos y sus productos derivados.

El acuerdo establece los procedimientos de acceso a los recursos genéticos que puedan surgir de empresas para su estudio y aprovechamiento, lo se realiza mediante contrato mediado por el Ministerio del Medio Ambiente.

Este acuerdo y las resoluciones de Minambiente se convierten en parte de la base jurídica para adelantar procedimiento de registro de la propiedad de los recursos, incluyendo el conocimiento tradicional, por lo tanto de gran importancia el conocimiento de esto por parte de las comunidades de Buenaventura.

Propuestas para búsqueda de recursos para el aprovechamiento sostenible y conservación de la biodiversidad

⁶ La Decisión 391 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena fue suscrita por los países miembros del acuerdo, que incluye a los latinoamericanos

1. El canje de deuda por naturaleza: Colombia no ha utilizado este mecanismo de financiación para el apoyo a la conservación de zonas de importancia ecológica. En el marco de la cumbre ambiental sobre medio ambiente y desarrollo realizada en junio de 1.992 en Río de Janeiro, se aprobó la convención marco sobre Cambio Climático, la cual fue suscrita por 155 países y aprobada por Colombia, mediante la ley 164 de 1.998.

El objetivo principal de esta convención es la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, para evitar los desequilibrios climáticos en la tierra y garantizar el desarrollo económico sostenible. Los países, incluido Colombia, se comprometieron a evaluar las emisiones nacionales, implementar medidas legales, administrativas y fiscales que permitan avanzar en los objetivos allí trazados.

En desarrollo de esta convención, en diciembre de 1.997, se firmó el Protocolo de KIOTO, el cual obliga a los países con mayor aporte de gases efecto invernadero a disminuir sus emisiones para el período 2.012, a un 5% de los niveles emitidos en el año de 1.990, además, en el año 2.005 estos países deberán demostrar avances concretos en el cumplimiento de estas metas.

El protocolo de KIOTO formaliza la creación de los mercados verdes o ambientales, a través de los cupos de emisión de cada país y la posibilidad de venderlos y aumentarlos mediante la creación de áreas de conservación con capacidad para fijar CO₂ y otros gases de efecto invernadero no contemplados en el protocolo de Montreal.

La posibilidad de captación del CO₂ a través de los bosques tropicales en sus diferentes etapas de sucesión le abre excelentes posibilidades a las regiones con gran extensión de bosques, como es el caso de los departamentos del Chocó y municipios de la Costa del Pacífico, Amazonas, Putumayo, Guainía, Vaupés, Vichada, entre otros, dado que tendrían la oportunidad de captar importantes recursos a través de la venta de aire al país y al mundo.

Lo anterior no es una utopía, Costa Rica posee 51.000 km² (extensión similar a la del Chocó que es de 46.000) de los cuales, tiene protegidos el 25% de su territorio, resultado de una política conservacionista durante los últimos treinta años; aprovechando esto, emitió a través de la bolsa de Chicago los primeros certificados de mitigación de gases del efecto invernadero CTO, inmediatamente recibió dos millones de dólares procedentes de Noruega, transacción auditada por la Sociedad General Sueca, este país (Costa Rica) espera recibir 250 millones de dólares al año por la venta de sus certificados en el mercado que según proyecciones llegarán a 450 millones de dólares en el año 2.000.

En la actualidad, Costa Rica acaba de firmar un convenio con España para canjear parte de su deuda externa, por el compromiso de que el país invertirá esos recursos en proyectos de protección ecológica en la cuenca del río Saavegre, que permitan reforzar su programa de áreas protegidas y un corredor biológico

Según el comportamiento del mercado se ha definido a un precio que oscila entre US\$10 y US\$20 por tonelada fijada al año, cuando para los países industrializados el costo de disminuir una tonelada de emisión será de US\$100; claro está que Costa Rica ha desarrollado un esquema de incentivos, a través del cual se le paga a las familias campesinas US\$50 ha/año por conservarla intacta, además a realizado inversiones en estímulos para la conservación, en estímulos para la conservación, en los últimos años, que superan los US\$120 millones.

El Pacífico tiene una importante oportunidad de participar en este nuevo mercado verde. Se hace necesario la definición de un proyecto de ley que permita la regulación de la venta de

servicios ambientales en el marco del protocolo de KIOTO, acompañado de un ordenamiento territorial ambiental, que favorezca el desarrollo de las comunidades étnicas afrocolombianas, indígenas y campesinas, permita el saneamiento fiscal y la promoción del desarrollo en las entidades territoriales;

El modelo de desarrollo ambiental basado en la venta de servicios ambientales propuestos por la gobernación del Departamento de El Chocó⁷, plantea la necesidad de modificar el esquema de los incentivos para la conservación de los bosques naturales primarios (homogéneos) y secundarios del Pacífico y del país, de allí que se cree se debe iniciar con la modificación de la ley 139 de 1.994 que crea el Certificado de Incentivos Forestales - CIF -, adicionándole a su énfasis reforestador, un énfasis conservacionista, que le de un primer impulso al establecimiento de los certificados nacionales de mitigación de los gases efecto invernadero - CTO- y se avance en la consolidación de mercados nacionales de servicios verdes.

El peso de la biomasa de una hectárea de bosque natural en el departamento de El Chocó Biogeográfico es de aproximadamente 56 toneladas, asimilable a la capacidad de fijación de dióxido de carbono (CO₂). Se requiere incluir las áreas de conservación dentro de la red mundial de reservas de la biósfera.

Este nuevo modelo requiere de transformaciones profundas en la definición y manejo de las áreas protegidas, incluyendo los parques naturales Nacionales, en donde las comunidades deben jugar un papel fundamental para su conservación. Así mismo, estas transformaciones involucran la definición de nuevos incentivos económicos para la conservación de bosques naturales, mucho más eficaces y competitivos con otros usos del suelo como el agrícola y pecuario y sobre todo dirigido a las comunidades y las entidades territoriales.

2. Cooperación internacional: Algunos gobiernos que han apoyado con fondos iniciativas en países latinoamericanos como Brasil, Costa Rica y otros, son: Alemania, Francia, Estados Unidos, Canadá, Noruega y Japón. Esta ayuda se basa en los acuerdos contraídos por los países desarrollados en el Convenio de Diversidad Biológica de Río 1992, donde se comprometieron a aportar los recursos financieros para la conservación y el aprovechamiento sostenible de la biodiversidad, por parte de los países en desarrollo.

Algunas de las entidades internacionales que pueden financiar la conservación y uso sostenible de la biodiversidad en el Municipio de Buenaventura son:

UICN, Unión Internacional para la Protección de la Naturaleza.
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente PNUMA
Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD
AECI, Agencia Española de Cooperación Internacional.
Agencia Internacional para el Desarrollo de Estados Unidos.
El Banco Mundial.
El Banco Interamericano de Desarrollo BID
GEF, Global Environment Fund.
WWF, Fondo Mundial para la Naturaleza.
Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional AID
Instituto de los Recursos Mundiales WRI

⁷ Lineamientos para la venta de servicios ambientales en el dpto de El Chocó en el marco del protocolo de Kioto. Documento de trabajo No. 2. Gobernación de El Chocó. Luis Gilberto Murillo Urrutia - Gobernador 1.998. Quibdó, septiembre de 1.998.

También apoyan la conservación de los ecosistemas, Fundaciones y Organizaciones no gubernamentales internacionales como son: Consejería Internacional, The Tinker Foundation, Interamerican Foundation, Kellogg Foundation, Conservation and Research Foundation, The Foundation Center

3. la biodiversidad como fuente de riqueza: Colombia es un país privilegiado, por su megadiversidad de especies y esta condición estratégica frente al mundo, puede llegar a convertirse para el país en su mejor fuente de riqueza y debe ser aprovechada convenientemente; principalmente, en este momento histórico, cuando el mundo mira hacia nuestras selvas tropicales. Es por ello, que el Estado en concertación con las comunidades de donde provengan los recursos, debe buscar obtener negociaciones ventajosas frente a las solicitudes de acceso a los recursos genéticos, que garanticen además su propia conservación.

La biodiversidad es definitivamente el "oro verde" del futuro, y es en realidad una de las pocas riquezas del mundo que están aun por aprovecharse.

4. La etnobotánica y el descubrimiento de drogas: Por siglos el descubrimiento de las plantas medicinales por las comunidades han provisto a la ciencia de una importante fuente de productos para la elaboración de drogas terapéuticas. Las plantas, hongos y algunos animales (que incluye a los venenosos) son fuente de diversos principios activos que en la mayoría de los casos son utilizadas por estos organismos para su defensa contra infecciones, depredación y también en algunos animales para inmovilizar presas.

En el mundo existen aproximadamente 265.000 especies de plantas con flores, de las cuales sólo se ha estudiado el 1 % en su composición química y valor medicinal. Numerosos centros de investigación y compañías multinacionales farmacéuticas están trabajando en la identificación de los principios activos de las plantas y animales que puedan servir para curar enfermedades. Este conocimiento y los productos resultantes, luego de ser patentado y llevado a la producción y comercialización de drogas terapéuticas se convierte en negocio de muchos millones de dólares.

Hoy se reconoce que las selvas tropicales y en particular las selvas húmedas como las del Pacífico y del Amazonas son las principales despensas de esos principios activos, por lo cual muchos países desarrollados muestran especial interés en su conservación y el conocimiento que se extraiga de ellas.

A pesar que Colombia no tiene aún la tecnología para la producción de dichas drogas, la posesión de los recursos genéticos le confiere una posición privilegiada para la negociación de éstos en beneficio del país y las comunidades de donde procedan los organismos.

En este proceso las comunidades deben cumplir un importante papel para lograr los mayores beneficios para sus regiones, propiciando un aprovechamiento sostenible de los recursos.

Incentivos del Estado para el Pacífico. Estas son algunas consideraciones que deben propiciar las organizaciones del Estado, para beneficio de las regiones de alta biodiversidad como el Pacífico colombiano:

a. El Ministerio del Medio Ambiente, el Instituto de Investigaciones del Pacífico y las respectivas Corporaciones Autónomas Regionales, apoyarán la incorporación de los resultados de la Zonificación Ecológica del Pacífico en los planes de ordenamiento territorial de los municipios, para la definición de usos sostenibles.

b. El Ministerio del Medio Ambiente, los Institutos de Investigación y las Corporaciones Autónomas Regionales, adelantarán acciones para el ordenamiento ambiental de las áreas de manglares y humedales.

c. El Ministerio del Medio Ambiente gestionará ante el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda, el diseño y aplicación de un sistema de estímulos para la conservación y recuperación de ecosistemas de alta fragilidad y valor endémico, para retribuir los costos de oportunidad que afectan las comunidades asentadas en estas áreas, como son:

Canje ecológico (cambio de deuda externa por naturaleza)
Planes de manejo de estas áreas
Pago de servicios ambientales
Medidas de compensación

1.2.3 FUNCION DE BUENAVENTURA EN EL CONTEXTO REGIONAL DEL PACIFICO Y DEL OCCIDENTE.

Buenaventura pertenece a dos regiones: la del Pacífico, integrada por un departamento y la franja occidental de otros tres departamentos; la del occidente, integrada por ocho departamentos.

1.2.3.1 En la Región Pacífica.

El Pacífico Colombiano tiene una población aproximada de un millón de habitantes, se caracteriza por una baja ocupación demográfica (12 hab/kmt²), cuyas ocupaciones espaciales se establecen en forma lineal en los ríos y en la costa, y de manera concéntrica en las cabeceras municipales. La tendencia nacional en cuanto a la localización de la población es de concentración urbana, sin embargo, en esta región predomina la población rural frente a la urbana^{9*}; en este último caso, la población se centra en un 50% en las cuatro principales ciudades: Buenaventura, (250.000 hab.), Quibdó (130.000 hab.), Tumaco (70.000 hab.) y Guapi (30.000 hab), siendo Buenaventura el más importante centro poblado del Pacífico.

Hasta 1.992 hablar del Pacífico Colombiano era hacer alusión a los 23 municipios localizados a lo largo de la llanura del Pacífico que colindaban con la costa, delimitados por el Programa PLADEICOP. A partir del gobierno del Dr. César Gaviria se distinguen 40 municipios que integran el Programa BID – Plan Pacífico. Por su parte el Proyecto BIOPACIFICO hace referencia a la región del Chocó Biogeográfico con 63 municipios de Antioquía, Córdoba, Valle, Cauca y Nariño).

De esta forma se entiende que en la definición de región, han primado consideraciones político - administrativas impuestas por actores externos en representación del gobierno nacional, antes que como un resultado de dinámicas locales o regionales que establezcan o motiven a la integración de las poblaciones allí asentadas.

Se considera que es a partir del AT. 55 de la Constitución del 91, que toma fuerza el proceso de autorreconocimiento colectivo, de apropiación de su espacio físico tradicional y de concepción unificada de integración regional.

* Según el censo de 1.993 el 45.8% es un urbano y el 54.2% es rural.

En lo ambiental, El Pacífico Colombiano corresponde al ecosistema del Bosque Húmedo Tropical, valorado por su abundante biodiversidad neotropical, que en conjunto funciona como un gran macroinvernadero, con condiciones físicas excepcionales, que permiten que en esta región se encuentre el mayor número de especies de flora y fauna por metro cuadrado, existentes en el ámbito mundial. Por su parte, los índices de necesidades básicas insatisfechas están por encima de los del promedio nacional. La tasa de analfabetismo es del 22% (20% para los hombres y 22 % para las mujeres), con una mayor concentración en Chocó y Nariño.

En lo económico, desde el siglo XVI se ha utilizado el Pacífico Colombiano como despensa minera y extractiva del país. Inicialmente, la explotación de oro y platino en los cantones de Barbacoas en el hoy departamento de Nariño, Raposo en Buenaventura e Istmina en Chocó, soportaron buena parte de la economía nacional.

1.2.3.2 En la Región Occidente.

El Corpes de Occidente está integrado por ocho departamentos^{12*}, de los cuales cuatro cuentan con municipios en la región del Pacífico. Buenaventura es el principal puerto y conexión de la región del occidente con el mundo.

La región occidente colombiano históricamente ha sido importante; tiene el 8% de la superficie y el 38% de la población colombiana, 339 municipios y tres de las áreas metropolitanas claves del país. Representa casi la mitad del valor agregado de toda la industria y cerca del 45 % del empleo industrial; es considerada una de las regiones más prósperas desarrolladas del país. Al respecto, los cambios del PIB per cápita entre 1.980 y 1.994 (ver tabla), señalan que Quindío es el departamento de menor desempeño del país, situación que se ve por terreno T°, seguido por Antioquia y el Valle del Cauca. Por su parte, los departamentos de Chocó, Cauca y Nariño, en contraste son considerados como los más atrasados y reflejan un precario nivel de progreso.

Tabla 4. PIB Total y Población Precios Constantes de 1.975
Participación en el Total Nacional

	1980		1985		1990		1992		1994(*)	
DEPTOS	PIB	POB	PIB	POB	PIB	POB	PIB	POB	PIB	POB
Total Regional	38.44	38.28	37.43	37.67	36.52	37.15	36.40	36.96	36.06	36.69
Antioquia	15.42	13.68	15.16	13.53	14.86	13.42	14.60	13.38	14.34	13.34
Caldas	2.23	3.07	2.29	2.94	2.2	2.78	2.30	2.72	2.44	2.67
Cauca	1.81	2.96	1.69	3.01	1.93	2.89	1.69	2.87	1.54	2.78
Chocó	0.41	11.06	0.44	1.04	0.42	1.08	0.36	1.08	0.33	1.05
Nariño	1.85	3.71	1.84	3.61	1.71	3.51	1.56	3.48	1.53	3.45
Quindío	2.21	1.40	1.66	1.30	1.50	1.26	1.67	1.24	1.56	1.22
Risaralda	2.18	2.17	2.3	2.17	2.52	2.20	2.58	2.20	2.45	2.21
Valle	12.23	10.23	11.9	10.07	11.38	10.01	11.64	9.99	11.87	9.97

(*) Proyectado

Fuente: DANE. Elaboración CRESET

* AL CORPES pertenecen los departamentos de Antioquia, Valle, Caldas, Risaralda, Quindío, Chocó, Cauca, Nariño.

La región occidental tiene una elevada participación en la producción total e industrial del país, localizada en Antioquia y Valle, lo que la hace merecedora de ser la región más industrializada de Colombia. Los departamentos del eje cafetero (Risaralda, Quindío y Caldas) basan su economía en la producción de la economía, el café. Entre tanto los departamentos de Chocó, Cauca y Nariño, presentan atraso significativo en desarrollo industrial.

Cuando se mira el comportamiento de cada departamento se encuentra con que sólo Antioquia y Valle están promoviendo la inserción de la región en el contexto mundial. Dicha promoción es de carácter individual y no regional, la relación que estos departamentos buscan con el Pacífico Colombiano es como conexión a otros países, antes que como un mecanismo de desarrollo integral.

La región de occidente es la que presenta los mayores desequilibrios sociales del país. Si algo caracteriza a la región es su profunda diversidad, los pronunciados desequilibrios que la acompañan; en ella están localizados los departamentos de más alto ingreso per cápita, al lado de las zonas donde la pobreza es más aguda. Dicha pobreza está asociada a un tipo de ingresos, a una localización geográfica y a un origen étnico "establecidos en el Pacífico Colombiano y en los departamentos de Chocó, Cauca y Nariño en general.

El CORPES de Occidente promueve la conformación de la Región Administrativa de Planificación del Occidente Colombiano –RAP-, integrada por los ocho departamentos actuales y su posterior inserción como un bloque regional a los mercados internacionales, bajo los criterios de competitividad, sostenibilidad y apertura; sin embargo, la marcada iniquidad económica y cultural son uno de los principales escollos a los que se enfrente este planteamiento.

1.2.4 FUNCION INTERNA DEL MUNICIPIO: CONDICIONES NATURALES

Buenaventura tiene condiciones que deben ser estudiadas para complementar el análisis de su posición geoestratégica:

Situación climatológica. La fuerza del viento en Buenaventura es un parámetro meteorológico, que favorece las operaciones portuarias, por la poca intensidad con que se presentan. El exceso de humedad y las altas temperaturas son factores meteorológicos que no permiten ningún desarrollo agropecuario de competitividad. La gran cantidad de precipitación durante la mayor parte del año produce la saturación de los suelos, lo cual, es limitante para los procesos productivos agropecuarios.

Condiciones económicas tradicionales.

. *La madera y la agricultura.* Desde el punto geoestratégico El Litoral Pacífico Colombiano tiene la segunda mayor reserva forestal de Colombia, después de la Amazonia. En forma poco eficiente, la explotación maderera es una de las principales actividades económicas de la región y constituye la principal fuente de suministro de madera en el país.

. *La pesca.* La actividad pesquera en el Municipio de Buenaventura y su área de influencia es predominantemente marítima. La pesca fluvial se da al nivel de subsistencia y atiende principalmente la alimentación de los núcleos familiares. La pesca industrial se concentra principalmente en la explotación del Camarón de la que se exporta el 90% y a la que se dedica el 80% de los barcos pesqueros.

La posición geoestratégica de Buenaventura, le permite tener un potencial pesquero de creciente importancia, por lo tanto, se requiere incentivar la estructuración empresarial de la actividad pesquera en Buenaventura a partir de la ampliación de la actividad, los estímulos fiscales y financieros y adaptación de las mejores tecnologías. Las nuevas actividades estarían orientadas a la explotación de recursos como son: atún, jaibas, sierra, etc.

Al sector Pesquero, se le debe dotar de una infraestructura de transporte aéreo de tal forma que siendo competitiva, atienda rápidamente los mercados extranjeros.

. *La minería.* El Municipio de Buenaventura geoestratégicamente no presenta un mayor desarrollo del Sector Minero, que permita vislumbrarlo como un campo de competitividad; tampoco se tiene conocimiento de zonas de reserva para explotación minera. Al respecto, El Ministerio de Minas y Energía, ha detectado hierro y manganeso en el Litoral pacífico del Valle del Cauca, aunque es necesario esperar los resultados de otros estudios que aclaren y profundicen el concepto.

. *La industria y el comercio.* *La Posición geoestratégica de Buenaventura, favorece las actividades comerciales ya que no sólo debe atender el consumo local, sino también el de la región de la Costa Pacífica.*

Las Posibilidades de crecimiento de la Industria local están determinadas por la misma economía interna de Buenaventura, pero también por una relocalización del sistema industrial colombiano y extranjero y por la generación de un nuevo e innovador tipo de industria que utilice las ventajas de la biodiversidad del Pacífico Colombiano.

La Actividad Portuaria, como eje motor de la economía, presenta características que no dinamizan la actividad económica local; su grado de asociación con sectores diferentes de los hogares de los Bonaverenses, hacen que los efectos de su crecimiento tengan un mínimo efecto multiplicador sobre la economía local.

. *Turismo.* El Municipio de Buenaventura ofrece recursos y atractivos naturales adecuados para el turismo ecológico y para el turismo especializado como el de buceo y pesca o el científico. Existen los llamados permisos para bajar a tierra a los pasajeros y marinos de las motonaves. Este sería el único aspecto existente relativo al turística.

1.3 LA CONECTIVIDAD DE BUENAVENTURA

Una vez conocida la situación estratégica de Buenaventura se procede a analizar su conectividad, en los niveles ya tratados:

1.3.1 CONECTIVIDAD INTERNACIONAL

Se da por la actividad portuaria, tanto de comercio internacional, como pesquera, maderera y pesquera. El Puerto cuenta con el servicio de Líneas marítimas con servicio regular en las rutas comerciales internacionales.

Las diferentes líneas navieras que llegan a Buenaventura sirven a los más importantes socios de intercambio con Colombia: Las Costas del Atlántico y del Pacífico de Norte y Suramérica; Japón y otros países de Asia, Europa y África. Además, actualmente existen navieras con servicio regular de carga y con servicios charter para graneles secos y líquidos. Buenaventura resulta comparativamente mas atractivo para las importaciones desde Suramérica hacia todos los departamentos, excepto los Santanderes, y se constituye en la

única alternativa para las importaciones desde el Lejano Oriente. Para las Importaciones desde Europa, Buenaventura, ha resultado menos costosa para los departamentos de Quindío, Risaralda, Tolima y Valle. Finalmente, para las Importaciones desde Norte América, Buenaventura resulta más gravosa sólo para los dos Santanderes.

En materia de exportaciones, Japón y el Lejano Oriente presentan el mismo comportamiento que para las Importaciones. Europa resulta ser más costosa en todas las rutas por Buenaventura.

Buenaventura debe ganar una mayor competitividad para las exportaciones frente a los Mercados de Cundinamarca, Antioquia y conservar la competitividad de las Importaciones.

Después de realizar los estudios correspondientes, verificar instituciones, aspectos financieros, políticos, económicos sobre la conectividad que tiene Buenaventura con el mundo, se llegó a la conclusión que el único aspecto es el relacionado con la actividad portuaria.

Dicho de otra manera: si en Buenaventura, no existiera el Puerto, no habría conectividad con el mundo, salvo aquellos incipientes contactos sobre biodiversidad. Por lo tanto, esta parte del diagnóstico tiene como objetivo identificar las relaciones internacionales del Puerto de Buenaventura, desde la óptica del Comercio Exterior Colombiano.

Uno de los aspectos que le da fortaleza al Movimiento de Carga por Buenaventura, son los Acuerdos Comerciales, suscritos por los Países, entre los que se encuentra Colombia.

Tabla 5. Movimiento De Carga Por Zonas Geográficas Importaciones. Año 1998

MOVIMIENTO DE CARGA POR ZONAS GEOGRAFICAS IMPORTACIONES AÑO 1998		
ZONA	TONELAJE	PARTICIPACION
Africa	11.927	0.25%
Asia	349.098	7.36%
Centroamérica	235.036	4.95%
Europa	243.493	5.13%
Isla Caribe	36.170	0.76%
Medio Oriente	22.317	0.47%
Norteamérica	2.491.019	52.48%
Oceanía	14.230	0.30%
Suramérica	1.311.140	27.63%
Otros	31.738	1%

Tabla 6 Movimiento De Carga Por Zonas Geográficas Importaciones. Año 1998

CONECTIVIDAD DE BUENAVENTURA CON EL CONTINENTE AMERICANO IMPORTACIONES	NORTEAMERICA 52.48%
	SURAMERICA 27.63%
	CENTROAMERICA 4.95%
	85.06%

Como se puede observar el 85.06% de las Importaciones que entran a Colombia por Buenaventura (4.746.168 Toneladas), provienen del Continente Americano, lo que significa que las Relaciones con los Países Europeo y los Países Asiáticos es baja.

En el comportamiento de las Exportaciones prevalece la relación con Sudamérica, Norteamérica y Europa.

Tabla 7. Movimiento De Carga Por Zonas Geográficas. **Exportaciones. Año 1998**

MOVIMIENTO DE CARGA POR ZONAS GEOGRAFICAS EXPORTACIONES AÑO 1998		
ZONA	TONELAJE	PARTICIPACION
Africa	1.584	0.10%
Asia	11.401	7.06%
Centroamérica	56.062	3.46%
Europa	255.654	15.79%
Medio Oriente	747	0.05%
Islas del Caribe	93.205	5.76%
Norteamérica	437.386	27.0%
Oceanía	2.660	0.16%
Suramérica	641.167	39.59%
Otros	16.682	1.03%

1.3.2 LA CONECTIVIDAD NACIONAL

1.3.2.1 Relaciones con la Región Occidente y otras Regiones de Colombia.

Es razonable asumir que el desarrollo futuro y el fortalecimiento de la posición del Puerto de Buenaventura en el mercado, está relacionada hasta cierto punto con el desarrollo del sistema vial y ferroviario nacional. Entre más éxito tenga la recuperación de la red férrea y de carreteras hacia el suroccidente del país más fuerte será la posición del puerto de Buenaventura y su conectividad con diferentes municipios del departamento del Valle y de la región del occidente colombiano. La actividad económica en dirección país – región – ciudad, es principalmente la portuaria, que genera una conectividad por carretera y vía aérea (rutas con Cali, Pereira y Bogotá), seguida en su orden por la turística y la institucional. Tomando fuerza la migración de población del eje cafetero y de municipios con situaciones de violencia hacia la ciudad de Buenaventura, en busca de mejores oportunidades.

En dirección ciudad – región prevalece en su orden los servicios sociales: salud, educación, recreación, entre otros; la relación institucional con la capital del departamento y del país; la actividad económica, que conlleva a un desplazamiento paulatino y cíclico de la población urbana hacia otras ciudades del país, principalmente a Cali y Bogotá.

1.3.2.2 El Sistema Urbano – Regional y Nacional

Dentro de la jerarquización de la malla urbana del Occidente Colombiano, Buenaventura está clasificada como un Centro intermedio o Polo de Desarrollo subregional. Según el modelo de regionalización, Buenaventura estuvo comprendida dentro de la región socioeconómica Sur Occidental, la cual se encuentra polarizada por Cali, una de las ciudades denominadas “Metrópolis de Equilibrio” del país. Hoy por hoy, hace parte de la región suroccidental subregión del Litoral Pacífico, de acuerdo con la nueva clasificación del CORPES.

Esta a la vez está conformada por varias subregiones, si nos permiten llamarlas así, cada una de las cuales tiene como polarizador una ciudad intermedia. Buenaventura es el polo de una subregión y esta subregión o área de influencia de Buenaventura es bastante extensa y no tiene una red urbana complementaria significativa; su población, con excepción de la localizada en la ciudad de Buenaventura y Puerto Merizalde, Juanchaco – Ladrilleros, se encuentra dispersa y ubicada principalmente en las márgenes de los ríos.

La ciudad cumple la función de Centro de Acopio de Abastecimiento y de distribución comercial, principalmente en lo que se refiere a alimentos, genera una actividad permanente de cabotaje.

El intercambio de productos agropecuarios no tiene un doble flujo, debido a la poca vocación agrícola de su área de influencia y a los problemas de transporte dentro de la misma dadas las características topográficas del área.

En relación con el equipamiento social se observa que la ciudad no cumple a cabalidad su función con su área de influencia, dados los grandes déficits que presenta principalmente en los campos de la salud y la educación. El equipamiento no alcanza siquiera a cubrir las necesidades de la población del área urbana, lo que hace de Buenaventura una ciudad deficitaria en materia de servicios regionales.

Las relaciones de Buenaventura con el resto de las ciudades de la región socioeconómica Sur-occidental, se limitan a la comercialización de los productos de la pesca y la madera y a las derivadas de la función portuaria. Buenaventura recibe de estas ciudades, principalmente de Cali y Buga, productos alimenticios y bienes de consumo durables y fungibles, debido a la falta de industrialización de la ciudad.

1.3.3 LA CONECTIVIDAD CON LA REGION DEL PACIFICO

Si bien Buenaventura tiene relación directa o indirecta con los municipios de la región del Pacífico, ya sea por situaciones culturales, o por económicas, o por pertenecer a la región del Chocó Biogeográfico o por el simple hecho de compartir situaciones de iniquidad, que convocan acciones institucionales y organizativas, de gran movilidad al interior de la región Pacífica; vale destacar, que es con los municipios costeros que se tiene relaciones mas estrechas,, destacándose las siguientes:

. La población de los municipios costeros demandan de Buenaventura, Educación, Salud e infraestructura vial y de comunicaciones.

. Las poblaciones de los municipios del Norte y del Sur, al migrar a Buenaventura, se localizan principalmente en áreas cercanas al mar, lo que le ocasiona a la ciudad un orden propio del ámbito rural, ubicadas en zona definidas como de alto riesgo (zonas de bajamar) y administradas por la DIMAR. Las continuas corrientes migratorias del Pacífico hacia Buenaventura, dificultan no sólo el cálculo de los indicadores, sino una correcta Planeación en Infraestructura Física y Social.

Los 14 municipios ubicados en la costa pacífica tradicionalmente compran buena parte, sino la totalidad de sus bienes al por mayor y algunos servicios especializados en Buenaventura o le utilizan de paso, para acceder a servicios de Cali o Bogotá. Con la apertura de la vía Pasto – Tumaco, y las rutas aéreas desde Tumaco, Guapi, Nuquí y Bahía Solano, genera dinámicas propias de estas localidades con el interior del país.

Cuadro 1. Municipios de la Costa Pacífica que sostienen relaciones más directa con Buenaventura.

MUNICIPIOS COSTEROS	
DEPARTAMENTO	MUNICIPIOS
Chocó	Juradó Bahía Solano Nuquí Bajo Baudó litoral del San Juan Alto Baudó (piedepato)
Valle	Buenaventura
Cauca	Guapi Timbiquí López de Micay
Nariño	La Tola Santa Bárbara El Charco Mosquera Olaya Herrera

Buenaventura permite la conexión de los Municipios costeros con el resto del país, principalmente con Cali, Buga, Bogotá y Medellín.

Las condiciones para el desarrollo de los municipios costeros son limitadas, constituyéndose Buenaventura en su única alternativa, reflejándola en la migración hacia la ciudad.

1.3.3.1 La conectividad urbano – rural

Las relaciones de la ciudad de Buenaventura con la zona rural del municipio son estrechas y permanentes. Se analizan en dos vías:

1. En la dirección urbano – rural se generan vínculos relacionados en su orden con:

la actividad turística, que tiene entre sus usuarios a la población urbana y se acrecienta con el hecho de ser el vínculo de conexión marítima entre los turistas de otros municipios y la zona rural (lugar donde se localiza principalmente, esta actividad).

la actividad institucional, las instituciones de nivel nacional y departamental tenían oficinas en Buenaventura, presentándose un vínculo más estrecho, pero con los procesos de privatización del estado se han cerrado sus instalaciones, modificando su presencia a través de reuniones que tienen como centro de trabajo la ciudad y que en algunos casos es asumida por la Ciudad de Cali, ante los crecientes ataques de grupos al margen de la ley sobre la vía que conduce a Buenaventura.

Ya en el ámbito municipal, desde la ciudad se hacen los desplazamientos a los diferentes lugares del territorio rural. Aún en la situación que los trabajadores tienen sus sedes de trabajo en la zona rural, buena para de ellos adaptan horarios laborales que les permite permanecer en la ciudad, donde tienen establecidas sus familias.

2. En la dirección rural - urbano es donde se registra la mayor movilidad relacionados con:

Actividad comercial. la zona rural vende sus productos y se abastece en la zona urbana del municipio de alimentos (que se adquieren previamente en el interior del país), de combustible, de ropas y calzado.

Servicios sociales. en la ciudad se atienden los casos médicos de mayor gravedad; se trasladan a los hijos para que terminen sus estudios de secundaria (alojados en casas de familiares) se utiliza para distracción y diversión de los campesinos, quienes aprovechan sus viajes comerciales para pernoctar varios días en la ciudad.

Relaciones familiares. Los vínculos rurales – urbanos familiares son bastantes estrechos, al punto que una persona o familia del área rural opta por tener o compartir una casa con otros familiares para su estancia temporal en la ciudad. Esta costumbre es propia de los ríos del Pacífico y genera vínculos entre las diferentes cuencas y con la zona urbana.

Trámites institucionales. En torno a este tema, se desarrollan relaciones de solidaridad, puesto que se adelantan trámites en la ciudad, de tipo individual, asociativo o favores a amigos, vecinos o familiares.

De paso hacia otros municipios del país. Esta actividad no es posible cuantificarla pero se presenta un importante flujo hacia la ciudad de Cali y otras intermedias del Valle del Cauca, ya sea por vínculos familiares o por la demanda de los servicios de salud, principalmente.

Pese a existir esta relación, la ciudad ha generado condiciones logísticas que dan una relativa comodidad a los usuarios urbanos que van hacia la zona rural: existen muelles turísticos, institucionales para el embarque y desembarque tanto en la ciudad como en los principales asentamientos rurales. Situación que es distinta en el sentido contrario, pese a que es en este sentido que se da el mayor flujo poblacional.

Si bien las actividades de la población rural en la ciudad son diversas, se carece de condiciones físicas especiales y logísticas, que abrigue adecuadamente a estos usuarios o población flotante, en el momento de su ingreso a la ciudad. Se observa fácilmente que hay toda una disposición urbana (Ejemplo: acceso a los servicios sociales) de espaldas a la población rural, que permanentemente genera un vínculo económico, social y cultural con la ciudad. La situación se hace más evidente en la dificultad de disponer conexiones en los lugares de cambios de sistema de transporte (marítimo a carretera).

1.4 IMPACTOS LOCALES DEL PAPEL DE BUENAVENTURA DADA SU POSICION GEOESTRATEGICA Y SUS RELACIONES FUNCIONALES

A manera de conclusión, confluyen aspectos que impactan el territorio urbano de Buenaventura, y que tienen un reflejo espacial de gran valor dentro del desarrollo de la ciudad y del municipio: ser una ciudad con puertos múltiples; ser el principal centro de acopio y de servicios sociales, culturales y económicos de la región de la costa pacífica; ser la capital natural de una de las regiones de mayor biodiversidad del país y oxígeno del mundo.

A continuación se relacionan las implicaciones espaciales de estos aspectos:

1.4.1 LA CIUDAD CON PUERTOS.

El concepto parte de la vocación portuaria de la ciudad de Buenaventura, en donde confluyen diversas actividades portuarias (maderera, cabotaje, pesquera, turística, comercial, marítimo internacional, pasajeros – conecta las poblaciones ribereñas y costeras con la parte continental del país-) y ya se adelantan proyectos en diversas fases, de otros desarrollos portuarios. Sin embargo, para su validación este concepto debe ser visto desde diferentes ópticas.

a. Desde lo Económico

En lo Nacional. La visión Nacional no plantea una integración de la ciudad con la actividad portuaria como una estrategia de desarrollo, se centra en: a) la política externa del Gobierno Nacional maximizará la posición geoestratégica andina, pacífica, caribe y amazónica que hace de Colombia una nación clave para el equilibrio regional Latinoamericano, b) la inserción del país en el proceso de construcción con América Central y el caribe y la prórroga y extensión de los beneficios de la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas – ATPA.

Al respecto, el Corpes de Occidente impulsa su visión estratégica en donde se promueve el desarrollo de la región del occidente colombiano, la conformación del Sistema de Ciudades corredores urbanos que desarrollarán a la región desde el Urabá, pasando por Medellín y el eje cafetero, el centro del Valle y Cali, la zona de la ley Paez, Popayán hasta llegar a Pasto y conectar con Ecuador.

En esta visión el papel de Buenaventura hacia el 2030 es recibir el desplazamiento industrial del Valle del Cauca, para así acercar la industria a los puertos. En este orden de ideas, se apoyarán los proyectos de expansión portuaria que se promueven: 5 proyectos portuarios, un antepuerto y la designación de Buenaventura como Zona Económica Especial de Exportación.

La política nacional y la localización de estos proyectos establecen nuevas tensiones para el crecimiento futuro de la ciudad, los cuales si bien están contemplando su ejecución entre el mediano y el largo plazo son, sin lugar a dudas, elementos determinantes en el ordenamiento de la ciudad.

Existe la inquietud local que estas políticas incrementen la condición de la ciudad de sacrificio en beneficio de otras regiones del país, puesto que privilegian la actividad portuaria antes que la consolidación de ésta como ciudad y la debilidad de los encadenamientos productivos que ahondan el desequilibrio entre lo socioeconómico, espacial y ambiental.

En lo local. La relación de la ciudad con las actividades portuarias – maderero, pesquero, comercial de cabotaje e internacional, con menor énfasis en la portuaria turística -, tienen lecturas en principio diferentes pero estructuralmente similares. Es decir, en torno a la actividad portuaria mayor hasta la de cabotaje menor, se genera una franja con mezcla de usos diversos incompatibles con la vivienda, que para el caso de Buenaventura hace compleja su limitación. Es de resaltar como situación particular que los hechos delictivos de hurto, homicidio, estafa, extorsión se localizan entorno a las actividades de estos subsectores. (Ver ítem de seguridad y convivencia en Dimensión Social). Se evita tocar los temas relativos a las otras actividades portuarias (madera, pesca, cabotaje, combustible) que contribuyen a la distorsión de la imagen de la ciudad ante propios y visitantes.

Las actividades de almacenaje y portuarias internacionales, en forma paulatina ejercen presión sobre la Avenida Simón Bolívar y las viviendas localizadas sobre ella para el parqueo de camiones y el almacenamiento de contenedores.

b. Desde lo Socio - cultural.

En Buenaventura dada su posición geoestratégica, desde lo social se presenta una doble relación entre la ciudad y el puerto actual:

No se ofrecen sistemas de intercambio de transporte para las poblaciones rurales o de municipios costeros que se desplazan hacia otras regiones del interior del país. A lo que se suma la población turística que viene del interior del país, quienes requieren de servicios complementarios (de fácil accesibilidad) a los propios del turismo. De hecho, la infraestructura de los servicios sociales viene siendo diseñada para responder a la demanda local, olvidando el alto volumen de población flotante que circula por la ciudad.

La población flotante y cíclica de las actividades portuarias requieren de equipamiento social complementario, el cual viene siendo ofrecido en condiciones inadecuadas, lo que genera un deterioro creciente de los lugares cercanos a los puertos. Buenaventura ofrece una visión diurna caótica que se hace más evidente en las horas de la noche, cuando sale la otra ciudad.

De otra parte, el fenómeno de desplazamiento¹ de la población rural por enfrentamientos y presencia de grupos en conflicto, tiene un impacto creciente en la ciudad. En cifras la ciudad en un año ha recibido aproximadamente 700 personas, y los últimos cuatro años la cifra alcanza los 5.000 desplazados, los que reclaman servicios sociales y empleo para su subsistencia.

Las migraciones. La población urbana del municipio de Buenaventura es de origen predominantemente negro, que se ha establecido mediante procesos migratorios orientados por las expectativas económicas de las actividades portuarias y de programas nacionales de desarrollo, pero en los últimos años se registra un crecimiento de población del eje cafetero.

Estas migraciones son ocasionadas por varias circunstancias: a) por la imagen distorsionada que tienen los inmigrantes acerca de la aparente amplitud de la oferta de empleo del puerto; b) por el desplazamiento producto de la violencia y los fenómenos naturales -terremotos, inundaciones, etc.-; c) por la transposición de la familia extensa, concretamente la negra venida de las zonas rurales; d) por ser lugar de tránsito hacia el interior del país y; e) por la crisis económica nacional.

Como primer fenómeno resultado del proceso migratorio se encuentra la localización geográfica dentro de la ciudad de las dos tendencias, en la isla y borde de los esteros se localiza la población que viene de la zona rural y de otros municipios del Pacífico y a la entrada de la ciudad sobre la comuna 12 la población que viene del eje cafetero y norte del Valle. Cada una introduce en la ciudad sus dinámicas tradicionales de ocupación y uso del territorio traídos de sus lugares de origen.

¹ Este empezó de manera gradual a partir del año 1.996, con incremento considerable en el año 1.998 que registró 68 familias provenientes de López del Micay, Pabarandó, Truandó, Itsmina, Baudó, Apartadó, Barrancabermeja, Miraflores (Guaviare), Mocoa (Putumayo) y Miranda (Cauca); en lo que va corrido del mes de Enero de 1.999 se registra la llegada de 70 nuevas familias provenientes en un 90% de los ríos Raposo y Anchicayá.

El segundo fenómeno, es la creciente demanda energética (trófica) que no alcanza a ser abastecida por la producción local de alimentos. Lo que ha obligado a la ciudad ha tener una total dependencia de los productos de otra región, situación que determina un cambio substancial en la dieta alimenticia tradicional del Pacífico Colombiano.

Lo tercero, es que la comunidad bonaverense desarrolla una cultura que es el resultado de una amalgama de circunstancias, encuentros raciales, intereses económicos, en los que se notan marcados procesos de aculturación, que evidencian inconformidad e incredulidad; todo ello acompañado de desencuentros entre las culturas más dominantes.

c. Desde lo Ambiental. La relación ciudad - puerto tiene varias lecturas desde la visión ambiental.

.- La actividad portuaria en la ciudad. El intercambio de mercancías que realiza el país y la región del occidente colombiano a través de Buenaventura, antes que favorecerla, traslada a la ciudad distintos conflictos que impactan el sistema territorial en muchos órdenes, generando entre otros, deseconomías al transporte público urbano, ante el copamiento permanente de su única vía de acceso por parte del parque automotor, que moviliza la carga con destino y desde el resto del país (se movilizan 1.600 tractomulas diarias), así como por el movimiento interno de mercancías que son almacenadas en la ciudad.

Esta situación a su vez provoca impactos ambientales que le son trasladados a la ciudad y que se manifiestan en una significativa contaminación atmosférica y sónica, sumado al aumento de riesgos por accidentes, deterioro de las vías, congestión vehicular, trepidación y en el incremento del volumen de hidrocarburos usados que debe manejar la ciudad para atender los automotores y naves.

.- En la carretera al mar "Buga – Buenaventura". La única vía de acceso interregional pavimentada, conocida como Carretera Cabal Pombo, presenta un alto riesgo y en muchos tramos deterioro, con conflictos ambientales, que no sólo han afectado a Buenaventura, sino a importantes sectores de la economía del país.

Algunos de los principales problemas de la vía hacen referencia a: 1) inestabilidad geológica en algunos tramos de su trazado, que genera frecuentes deslizamientos que interrumpen el tránsito, 2) desbordamiento del río Dagua, que en el pasado ha destruido parte de la banca de la vía en la zona de Cisneros y 3) destrucción de tramos de la vía por la acción torrencial de algunas quebradas que interceptan la vía (afluentes del río Dagua en su margen derecha), inducidas por la alta precipitación.

En otra dirección, la vía presenta graves problemas de seguridad, que obligan a la presencia casi permanente de retenes por parte del Ejército Nacional y la Infantería de Marina.

.- Sobre la bahía de Buenaventura. La bahía presenta un grave problema de sedimentación, principalmente atribuido a los aportes que realizan los ríos Dagua y Anchicayá, que obligan a costosos y frecuentes dragados del canal de acceso al muelle y de la zona de maniobras. El tema de la bahía comprende entonces, aspectos que relacionan lo urbano con lo rural, con lo intermunicipal y con lo internacional.

.- De la migración sobre la ciudad. El fenómeno de los flujos migratorios regionales causa un fuerte impacto ambiental en la ciudad, primero, por la acelerada urbanización cuya tasa de

3.35, supera a la Departamental que es del 3.04 y, segundo por la creciente marginalidad social de sectores de población que no hallan cabida en la estructura de la economía local. Por otro lado, la de ser lugar de recepción y de movilización de miles de turistas –cerca de 22.000 para 1996 y 14.500 para 1997 - que llegan en temporadas altas y bajas de regiones próximas a la del Pacífico, constituye una carga de población flotante, que junto con la que desarrolla actividades económicas constantemente, provocan diversas manifestaciones de deterioro del medio relacionadas con la producción de basura, la operación de los diferentes sistemas de transporte y la demanda de servicios públicos.

1.4.2 EL MUNICIPIO - REGIÓN

Al comparar la extensión del territorio de Buenaventura con las divisiones regionales del departamento del Valle, permite un análisis subregional para el municipio. De otra parte, Buenaventura debe cumplir su papel de capital natural del Pacífico Colombiano y una actividad adicional, como son las futuras relaciones portuarias en el tema de la Biotecnología.

El compromiso regional e internacional de Buenaventura estará ubicado en el futuro en el liderazgo del uso sostenible de su biodiversidad y la del Pacífico.

El municipio y en este caso el Plan de Ordenamiento Territorial, no debe desconocer esta realidad futura, para lo cual deberá disponer en lugares estratégicos de los ríos, de centros de servicios sociales, administrativos y culturales para los municipios vecinos y centros de desarrollo de proyectos ecológicos, que relacionen el ecoturismo con la actividad pesquera, la promoción de la producción de agua para otras regiones y países, el desarrollo de proyectos biotecnológicos, entre otros. Ej: Puerto Merizalde, Bajo Calima, Juanchaco - Ladrilleros. Complementario a ello, se encuentra la situación de violencia e inseguridad por la que atraviesa el país, a lo cual Buenaventura debe aportar en el proceso de paz.

1.5 CONCLUSIONES DE LA RELACION FUNCIONAL URBANO – REGIONAL DE BUENAVENTURA.

A manera de conclusión, la POSICION GEOESTRATEGICA DE BUENAVENTURA, hoy como ayer, ofrece al municipio una serie de opciones a potenciar para su desarrollo. El paso a seguir requiere de una alta decisión local en busca de la autonomía regional, del liderazgo y del fortalecimiento de los valores culturales, en consonancia con las realidades del mundo globalizante.

La historia dice que Buenaventura no ha sabido aprovechar para sí misma sus riquezas. Su situación con un nivel de desempleo, que duplica el promedio nacional; la creciente situación de violencia, inseguridad e intolerancia, la falta de liderazgo; la ingobernabilidad territorial, es un reflejo de ello. Se esperaba que en esta ocasión, los Bonaverenses no vean pasar sobre ella el tren del progreso con destino a otras latitudes del país.

1.5.1 VARIABLES CRITICAS EN LA RELACION FUNCIONAL URBANO - REGIONAL

Dentro del diagnóstico prospectivo se definieron las siguientes variables que inciden en el estado actual del municipio, a través de la metodología de Consenso de expertos – Abaco de Regnier. Estas variables resumen las conclusiones de este capítulo.

El sistema de transporte en Colombia y en la región del occidente y pacífico colombiano presenta un atraso significativo en aspectos de infraestructura y operación.

La región del occidente colombiano presenta desequilibrios sociales y económicos que afectan negativamente el impulso unificado de la región para garantizar su inserción en el concierto internacional.

Deficiencia de presencia institucional y gobernabilidad sobre el territorio, que de respuestas efectivas a la condición social de ciudad – puerto, municipio – región.

No existen condiciones ni factores desarrollados que conlleven a la creación de capital local.

Deficiencia en la infraestructura física, en materia de energía, telecomunicaciones y servicios complementarios, que inciden en el marginamiento local del desarrollo económico y social nacional.

El nivel de oferta educativa es poco competitivo con las demandas internacionales.

Carencia de infraestructura básica, condiciones logísticas y de funcionamiento que garanticen la masificación y competitividad internacional del deporte.

No existe una capacidad de autoabastecimiento de bienes, lo que genera una dependencia de otras ciudades y regiones del país.

Existencia en la ciudad de multiplicidad de puertos, de los cuales el marítimo es el de mayor importancia de Colombia sobre la Cuenca del Pacífico.

Existe una única vía de acceso a la ciudad y es la que se comparte con el terminal marítimo, generando congestión y deseconomías locales y nacionales.

Aumento de la sedimentación y contaminación de la bahía que afecta el ingreso de buques a los puertos.

Estigmatización nacional y regional del habitante del pacífico incrementan el desempleo y debilitan las relaciones sociedad civil – empresarios.

Incremento del porcentaje de familias que devengan su sustento de las actividades económicas no formales, con reflejo en el estado de la ciudad.

Concentración de la inversión nacional en la infraestructura física para el comercio internacional portuario, descuidando a la población y su fortalecimiento social, organizativo y cultural.

Deficiencia administrativa para la planeación y el control de desarrollo de la ciudad, el puerto y el municipio – región.

Incremento de la violencia y la inseguridad.

Falta potenciar la posición geoestratégica con fines de ser un centro de servicios regionales e internacionales y el aprovechamiento de los recursos naturales con criterios de sostenibilidad.

La construcción de los accesos integrales al Pacífico y la construcción de nuevos proyectos portuarios, acercará la relación Bogotá –Buenaventura, incrementando la actividad portuaria.

Débil explotación del potencial ecoturístico, biotécnico y de abastecimiento de agua.

CAPITULO 2. ESTRUCTURA TERRITORIAL

Para abordar el análisis de la estructura territorial del municipio de Buenaventura hay que partir de conceptos básicos de trabajo. Así, por Estructura Territorial se entiende como aquello que permite ser al territorio y existir a sus habitantes en condiciones determinadas; en otras palabras, define espacialmente una función de un territorio, del municipio o de la ciudad.

Colombia es un país considerado urbano; aproximadamente el 70% de su población vive en ciudades. El Pacífico Colombiano tiene en Buenaventura su principal ciudad, que alberga el 30% de la población de la región; y de este porcentaje el 80% se concentra en su zona urbana.

La zona rural del municipio se encuentra conformada por un sistema de cuencas hidrográficas, la zona costera y la plataforma continental. Se caracteriza por contar con concentraciones mayores de población que oscilan entre los 100 y 4.000 habitantes, donde su sistema de asentamientos disperso y lineal es poblado por familias a lo largo de los ríos, quebradas y la zona costera.

Pese a lo anterior, se cuestiona si Buenaventura es una ciudad urbana o semi-urbana. Para ello, se debe partir del concepto de que lo urbano es cambiante: en otros tiempos hablar de "ciudad" equivalía a referirse a la "ciudad de mercado" y esta actividad definía a la ciudad, hecho que se reforzaba por las construcciones cerradas y amuralladas, lo que se constituía en la diferencia tangible entre lo urbano y lo rural.

Posteriormente con la industrialización aparece un gran número de asentamientos, que aún cuando no reunían la totalidad de las características de las "ciudades mercado" empezaron a tener un status similar, denominados "distritos sanitarios urbanos" o "distritos urbanos". En un pasado reciente se definieron por el número de habitantes: 20.000 habitantes. En la actualidad se utilizan definiciones como capitales regionales, distritos capitales, metrópolis y megalópolis, para definir las nuevas escalas de ciudad.

Los estudios sobre urbanización concluyen que el número de sus habitantes no es el factor preponderante, y más bien predomina la articulación de un conjunto de elementos de desarrollo económico, político y social, a los que se suman fenómenos socio-culturales propios de la ciudad como la anomia, (por estrato económico, sexo, raza, género, edad y religión), generadas por las interrelaciones entre los grupos sociales predominantes en la ciudad y los factores estructurales que la caracterizan.

Otros fenómenos que caracterizan a la moderna gran urbe son: su complejo sistema de transporte, la contaminación ambiental, la concentración de problemas de salubridad, la vulnerabilidad (física, técnica, política, socioeconómica, etc).

Adicionalmente, el mantenimiento de una ciudad en constante crecimiento es cada vez más costoso, con el agravante que las poblaciones de mejores ingresos exigen mejores condiciones que garanticen una elevada calidad de vida; so pena de migrar hacia otros lugares cercanos, menos urbanizados o, como hoy se presenta, con mejor calidad ambiental.

Tal es el caso de la ciudad de Buenaventura, donde las personas con mejores ingresos trasladan su residencia a Cali, por cuanto allí se ofrece mayores garantías de calidad de vida para la familia. Así, los grandes empresarios conservan sus sedes principales en otras ciudades manteniendo con Buenaventura un vínculo exclusivamente laboral.

2.1 DISPOSICIÓN POLÍTICO – ADMINISTRATIVA DEL TERRITORIO MUNICIPAL.

Sus límites generales son los siguientes: por el norte con el Departamento del Chocó, por el sur con el Departamento del Cauca, por el oriente con los municipios de Cali, Calima (Darien), Dagua y Jamundí y por el Occidente con el Océano Pacífico.

De acuerdo a la Ordenanza N°. 2 de 1.912 los límites político administrativos detallados, están fijados de la siguiente manera: por el norte el río San Juan, desde su desembocadura en el Océano Pacífico, por la boca denominada "Chavica", aguas arriba, hasta el caserío de palestina, en la confluencia con el río Calima. De este punto al este, siguiendo el límite con el Chocó, hasta encontrar una punta, frente al sitio llamado "arenal" en el río Calima, límite oeste del municipio de Calima; al este desde esta posición, siguiendo la dirección sur y en línea recta pasando por el arenal hasta el punto del hierro del ferrocarril del pacífico; situado a pocos metros de la estación de Cisneros; por el oeste, desde el nacimiento del río Naya, en los límites con el departamento del Cauca, margen derecha bajando este río, hasta su desembocadura en el mar comprendiendo las islas y los playones del litoral (DANE 1.990).

La cabecera municipal la constituyen dos (2) zonas: una insular (Isla Cascajal) en la que se ha desarrollado toda la actividad portuaria, aspecto que ha contribuido en buena forma al mayor avance de esta parte de la ciudad y, una zona continental, caracterizada principalmente por el uso residencial. El crecimiento de la ciudad se presenta en forma dispersa y desorganizada, hecho que se refleja en la existencia de aproximadamente 473 hectáreas sin ocupación al interior de las comunas. De esta forma dentro del perímetro urbano actual se calcula que el municipio cuenta con 1.044,4 hectáreas para proyecciones de desarrollo.

Administrativamente el municipio de Buenaventura, está dividido en su zona rural en 19 corregimientos y su cabecera municipal en 12 comunas.

En los 19 corregimientos en los que se divide la zona rural existen 268 veredas y según datos recientes del SEM, el número de poblaciones asciende 388 asentamientos² de diverso tamaño los cuales se ubican dispersos al interior del bosque húmedo tropical con la especial característica de estar sobre las riberas de los ríos y quebradas y, en medio de la zona costera, donde, según estudios recientes de la DIMAR (Dirección Marítima y Portuaria) estos últimos suman hoy día 39. Los asentamientos que más se destacan son: Puerto Merizalde; San Francisco del Naya; Juanchaco; Ladrilleros; Zacarías; Sabaletas; Cisneros; La Bocana; Bajo Calima y San Antonio de Yurumangui, Silva, Papayal, entre otros. Existe igualmente en el sector de Bahía Málaga una Base Naval de la Armada Nacional, la cual alberga una población significativa.

2.1.1 Problemática y Condicionantes.

Un gran condicionante para lograr el desarrollo vocacional del territorio y su adecuado orden administrativo lo constituye la multiplicidad de conflictos que ha predominado, los cuales aun persisten por la forma en que se interviene el territorio. Esta situación se caracteriza por la

² Datos del SEM citados por el proyecto OTMA. Según éste último: "Estudios Básicos para los Lineamientos del Ordenamiento Territorial y Manejo Ambiental (OTMA) de la Costa Pacífica Vallecaucana de Univalle y Unitolima – Junio / 96); pág. 34, para 1.995 se referencian **356** asentamientos en todos los estratos altitudinales estudiados. En tanto otros estudios de C.V.C. y algunos datos del Plan de Desarrollo Integral 1.998 – 2.000 Municipio de Buenaventura se contabilizan **267** asentamientos.

imposición arbitraria sobre él de criterios por parte de todos los actores, manifestándose en una virtual ingobernabilidad territorial.

En el ámbito rural por ejemplo, la cuenca de la Bahía Málaga constituye la zona de mayores conflictos territoriales, debido a la multiplicidad de intereses que, desde, y a todo nivel se imponen y quieren imponer sobre su territorio, debido a la existencia y superposición de un conjunto de Leyes: 55, 2ª, 70, 21, 99 que buscan determinar las tendencias territoriales desde fuera; sin desconocer, que similar condición se cumple para el resto de las cuencas del municipio.

A escala urbana, los grados de conflicto se reflejan en la forma que ha tomado el desarrollo físico del casco urbano, manifiesto en usos del suelo de forma indiscriminada, en éste son más visibles las llamadas imposiciones desde lo externo, ya que se superponen y priman intereses y decisiones que van desde la planeación nacional hasta la regional, donde casi siempre la ciudadanía y el gobierno de lo local, son según expresión popular: "simples convidados de piedra" en materia de definiciones territoriales. Esta falta de articulación entre los tejidos urbanos impuestos y la crisis en su estructura, es decir, en su crecimiento (forma y configuración) evidencian la inexistencia de un sistema de planificación coherente, lo cual hace difícil, entre otros aspectos, tener claridad a la hora de dar respuestas efectivas al manejo de los conflictos que se presentan en el territorio, con graves consecuencias para la toma "acertada" de decisiones, en el, ámbito de la regulación física del mismo.

Sobre el particular, es necesario traer a colación dos situaciones sobre la historia de la planificación local: la primera, es hecho que formar ciudad desde la institución es algo nuevo en la historia municipal de la última década, lo cual se da a partir de la creación de una Unidad de Planeación Municipal, como resultado de los procesos de descentralización, donde la administración a través del impulso al desarrollo local, ha hecho evidente un atraso significativo entre su accionar y las dinámicas crecientes de apropiación del territorio.

La segunda, que como resultado de toda la experiencia planificadora, aun tenga vigencia la única herramienta de planificación elaborada desde el municipio, bajo la cual hoy día se rige y regula los destinos de la ciudad en materia física como es el Plan Nacer del año 1.991.

En esa misma dirección de la gobernabilidad, los habitantes de los diferentes asentamientos de la zona rural, hacen explícitos su queja y descontento por la poca relación con la cabecera municipal, con las autoridades municipales, en particular con el gobierno local, al cual reclaman constantemente mayor presencia en su territorio.

Contrario a tal situación, las comunidades han reforzado sus relaciones con diversas instituciones tanto de la sociedad civil como del Estado que ejercen o desarrollan sus objetivos y actividades en casi todas las cuencas, como una manera de suplir la administración del territorio, siendo el caso más singular el sector de Bahía Málaga, donde la figura de la Armada Nacional y sus autoridades pueden llegar a tener más peso que la figura misma de la alcaldía.

2.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL URBANA

La expresión física de una ciudad es el resultado de la interrelación de aspectos económicos, culturales, ambientales, sociales y político – administrativos. Es por ello, que para comprender la configuración actual de la ciudad y el estado de sus atributos³ se revisará su desarrollo histórico, tanto físico, como de aquellas dimensiones que en cada período han tenido sobre la ciudad mayores repercusiones. Para el caso de Buenaventura, las dimensiones que han influido la estructura de desarrollo territorial con un gran peso histórico, según el consenso técnico-social, son: *la político - administrativa, la cultural y la económica*, siendo consideradas variables críticas que ejercen presión sobre el resto de las dimensiones que estructuran el territorio, de manera especial la social y ambiental.

De allí, que junto con lo anterior y el análisis del desarrollo histórico de la ciudad, el de su configuración física y del estado de sus atributos, es posible establecer cómo se ha estructurado el modelo actual de ocupación del territorio urbano de Buenaventura, que sin lugar a dudas habrá de ser intervenido para la sostenibilidad de la ciudad, de las presentes y nuevas generaciones que aspiran una ciudad acorde a los procesos modernizantes que como se sabe irrumpen vertiginosamente en el devenir de las ciudades colombianas. **Dicha estructura como es obvio contiene la estructura ambiental urbana en la cual se destaca los siguientes elementos : paisaje continental y marino, bahía, esteros, manglares, quebradas, y drenajes naturales,, flora y bosques periurbanos, zonas verdes, parques, miradores paisajísticos, zonas de bajamar, mareas, clima y fauna acuática y terrestre;** que son tratados a lo largo del tema.

2.2.1 DESARROLLO FÍSICO DE LA CIUDAD.

Desde el período 1.915 – 1.950 a Buenaventura le correspondió el papel de eslabón en la actividad de exportación, principalmente del café, ante sus pocas ventajas competitivas como ciudad para generar actividades complementarias de producción o generación de industrias. Se fortaleció así su vocación portuaria con la construcción de nuevos proyectos viales -carretera Simón Bolívar entre 1.926 y 1.946; ampliación del muelle; la construcción dl Hotel Estación (1.929), el acueducto y el alcantarillado para el servicio del terminal marítimo y las zonas aledañas(1.933); la estación del ferrocarril (1.934), sanatorios de cuarentena (1.936), etc. Es decir todas aquellas obras necesarias para que la ciudad cumpliera en forma eficiente su función de interés nacional como era la de servir de eslabón en el proceso de intercambio internacional sustentado principalmente por el café y de tránsito de mercancías.

Se reforzó así la función portuaria que había propiciado el desarrollo de la ciudad y se definió la dependencia de la misma respecto de la actividad portuaria. Los cambios en su estructura físico - espacial fueron determinados por su función nacional.

La actividad portuaria fortaleció la vocación terciaria de Buenaventura, que debió brindar servicios complementarios al cargue y descargue, tales como la comercialización de bienes de consumo y de tipo personal que exigía su población en aumento. A lo largo de este período no se desarrollaron actividades primarias ni secundarias capaces de modificar la estructura económica. Menos aun las actividades de importación y de exportación sirvieron para generar acumulación de capital local, dado que la mayor parte de las casas de exportación de café se localizaron en las áreas de producción. Además, Cali ofrecía mejores ventajas físicas, sociales

³ Se definen como la expresión física de las acciones humanas y de las condiciones naturales del territorio. Entre ellos se cuentan: el suelo, la vivienda, el espacio público, el sistema de conectividades (vías y servicios domiciliarios), etc.

y comerciales para la localización de los empresarios, dejando a Buenaventura un papel de solo punto de embarque y desembarque. Este factor incidió en el nivel de preparación o especialización de la mano de obra, quien para cumplir con esta actividad no requería de un mayor conocimiento o destreza.

El tipo de desarrollo presentado por la actividad portuaria alteró la estructura demográfica de la ciudad, caracterizada por una población joven no calificada, que había migrado de casi todos los rincones del Pacífico para trabajar en la construcción del puerto y las obras complementarias. El personal calificado necesario para operar el puerto y prestar los servicios complementarios llegó del interior del país, pero no se estableció en la ciudad.

Todo lo anterior, tuvo sin lugar a dudas, una repercusión en el desarrollo físico de la ciudad. En primer lugar, la localización del muelle condicionó la localización de los servicios portuarios complementarios; en conjunto condicionaron a su vez, con la vía de acceso la localización de la vivienda y, por consiguiente, la de las funciones y los servicios urbanos.

Consecuentemente con este proceso de concentración de actividades y población, se produjo una espontaneidad generalizada en la utilización del suelo que se refleja en la falta de planificación y orden lógico en la distribución de los usos del suelo, estableciéndose "una dinámica propia de Buenaventura", que se sustenta en elementos político administrativos, culturales y económicos, los que compiten entre sí por su representatividad en el territorio.

La lectura espacial de los usos del suelo permite comprender su desarrollo concéntrico en torno al puerto y lineal en torno a la Avenida Simón Bolívar. Las migraciones en volúmenes altos incidieron en el crecimiento acelerado y desordenado de la ciudad⁴. Otros factores que se constituyen en elementos promotores de la estructura de la ciudad son:

El volumen, o las altas tasas de migración

El origen de los anteriores

La capacidad y tradiciones culturales de los migrantes del Pacífico, quienes encontraron condiciones físicas y climáticas similares a sus lugares de origen;

Las condiciones topográficas de la isla, en donde buena parte de ella es territorio inundable con amplios terrenos de bajamar;

La anterior condición unida a la reducida participación de la mayor parte de los migrantes en los excedentes de producción portuaria, facilitó la construcción de vivienda lacustre y de baja calidad.

El acelerado crecimiento de la ciudad demandó soluciones sanitarias y comunitarias que no pudieron ser asumidas por la administración local, menos aun, fueron contempladas por ésta. El funcionamiento eficiente de estas requería que su desarrollo se localizara en áreas que dispusieran de acceso tanto por la vía marítima como por la terrestre, por esta razón las industrias se localizaron en la parte oriental de la isla y particularmente en el área continental próxima a los esteros y a la terminal marítima (hoy comuna No. 5).

Ante la saturación de la isla se inicia un proceso de recuperación bajo el esquema de "ganarle tierra al mar", con predominio de rellenos con material orgánico -basura, madera- y, otros como la grava, en donde la ciudad que ocupa la isla se caracteriza por la carencia de servicios públicos esenciales (acueducto, alcantarillado, aseo, etc.) como también de un sistema vial interno articulado y fluido.

⁴ Según algunos datos históricos, la ciudad paso en 1928 de 2500 casas a 4500 casas en 1937

Si bien, Buenaventura no ha sido una ciudad que brinde condiciones adecuadas para sus habitantes, es en éste período que se enmarca el inicio del desbordamiento de la población urbana y hace manifiesto la incapacidad local de brindar condiciones necesarias para el mejor estar de la creciente población.

El desarrollo de las actividades pesqueras y madereras, el crecimiento de la población y el aumento de la actividad portuaria se tradujeron desde el punto de vista físico en una presión creciente sobre los terrenos de la isla y el continente. Esta presión trajo los siguientes efectos: a) se aumentó la superficie total utilizable de la isla mediante rellenos, b) se alteró parcialmente el uso del suelo, c) simultáneamente se amplió la utilización de los terrenos de bajamar, tanto en la isla como en el continente, d) se dio utilización urbana a una parte de los terrenos firmes del continente.

En el período 1.970 - 1.987 se impulsó la acción Nacional tendiente a financiar el Plan de Desarrollo de Buenaventura, proyectado a diez años, a través de la Corporación Regional del Valle del Cauca -CVC-, con recursos de un crédito internacional con el Banco Interamericano de Desarrollo -BID-. Este plan se constituye como el primer instrumento de planificación que contempla un desarrollo económico, social y físico. Frente al último aspecto, se formulan programas y proyectos en las áreas de servicios públicos, infraestructura vial, transporte y telecomunicaciones, vivienda y servicios sociales.

La problemática detectada en ese entonces y guardando las proporciones del tamaño de la ciudad, es similar a la actual: subnormalidad, asentamientos en zonas inadecuadas y de riesgo, falta de fluidez del sistema vial, altos déficits de servicios públicos, concentración de la actividad en la isla, ausencia de servicios sociales básicos e infraestructura comunal en áreas periféricas y conflictos en el uso del suelo.

Este Plan desarrolló obras de infraestructura social como el Hospital Regional del Pacífico, desconcentró la actividad educativa, con la construcción de ocho centros educativos localizados a lo largo de la ciudad; generó programas de vivienda nueva en las zonas denominadas AR 9, 11 y 12, promovió soluciones alternativas de generación de empleo, diseñando proyectos que fortalecieran otras actividades como el muelle maderero, de cabotaje, de pesca, etc. Planteó programas de reubicación de vivienda de la zona palafítica al continente, cuya evaluación después de 15 años de su ejecución arroja balances negativos⁵. Construcción de Plazas de Mercado en Pueblo Nuevo y Bellavista, dejando diseñada una en el sector de La Playita; ampliación de la Avenida Simón Bolívar en cuatro carriles y construcción de 3 anillos viales que interconectaron algunas comunas como 7 y 8, las comunas 9 y 10, y en la comuna 11.

Los programas de vivienda impulsaron el crecimiento de la ciudad y la localización de la población migrante hacia el continente. La extemporabilidad en la ejecución del programa vial interno - anillos viales-, estimuló la ocupación de las áreas próximas a la avenida, que podían ser abastecidas por el transporte urbano. El perímetro urbano llega hasta el kilómetro 12 sobre la avenida Simón Bolívar, con poca extensión en sentido perpendicular a ésta, reforzando la estructura lineal de la ciudad.

El Plan de Desarrollo de Buenaventura no se ejecutó en su totalidad, dejando un sinnúmero de proyectos rezagados como los de infraestructura vial interna; de servicios públicos, cuyas

⁵ El balance negativo se presenta debido a que las gentes una vez instaladas en los nuevos asentamientos, no se adaptaron, por lo que algunos regresaron a las zonas de bajamar, otros negociaron sus casas o en su defecto alquilaron, en últimas la gente regresó a su viejo hábitat. Elementos estos que no fueron considerados en su momento.

proyecciones de cobertura colapsaron al poco tiempo por el acelerado crecimiento migratorio que imponía nuevas demandas, sin que hoy puedan haberse superado.

Los procesos migratorios en Buenaventura son marcados y básicos dentro del análisis de la estructura de la ciudad. Este acelerado crecimiento, generado en su mayor parte por la actividad portuaria múltiple (marítima, pesquera, turística, de cabotaje, maderera), por ser el principal centro urbano del Pacífico y por lo tanto el lugar de destino o transición de buena parte de las corrientes migratorias del Pacífico, sumado a la debilidad institucional para atemperar sus acciones de ejecución, control y gestión del desarrollo local, trajo consigo un desbordamiento de la capacidad de respuesta, de planificación y de control de los organismos responsables.

De hecho se podría asegurar que el Plan de Desarrollo de 1.973 fue superado por acciones migratorias, promovidas en parte, por la construcción de las mismas obras del Plan y la expectativa de desarrollo local que dichos proyectos despertaran en la población del Pacífico y de municipios cercanos del occidente colombiano. Esta evaluación fue parte de la sustentación que realizaron dentro del Plan de Desarrollo Integral de la Costa del Pacífico - PLADEICOP-, la cual estableció la necesidad de desarrollar en forma unificada a la región para equilibrar los procesos migratorios, hacia Buenaventura, Cali - Aguablanca-, Medellín, Pereira y Bogotá, y reducir los altos índices de necesidades básicas insatisfechas del Pacífico.

El PLADEICOP inició en 1.985, pero no contó con recursos suficientes, dejando un buen número de proyectos en etapa de diseño o de estudio. Este programa fue reemplazado en 1.995 por el Programa BID - Plan Pacífico.

El período 1.988 - 1.999 corresponde al inicio de las alcaldías elegidas popularmente. En 1.989 se promulga la ley 9ª o Ley de Reforma Urbana, que da facultad a los entes territoriales para expedir normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes. Hacia 1991 el Concejo Municipal de Buenaventura aprueba el Plan Nacer. Este, ha sido refrendado por las cinco alcaldías que han transcurrido en los últimos años. En la actualidad la ley 388 de 1.997 que reemplazó a la Ley 9ª/89, da facultades a las administraciones locales para que antes del 31 de Diciembre de 1.999 formulen su Plan de Desarrollo Territorial.

En conclusión, los últimos diez años, la ciudad, ha acentuado la tendencia de expansión diagnosticada desde 1975 y que marcan diferencias entre el modelo de crecimiento de la Isla y el Continente. En la primera se presenta un desarrollo concéntrico en torno al puerto, con predominio de rellenos con material orgánico (basura) y el emplazamiento de viviendas palafíticas bajo el esquema de "ganarle tierras al mar" como se anotará y, en la segunda un crecimiento longitudinal determinado por la única vía principal de acceso que recorre la ciudad en sentido este-oeste y que es el elemento que estructura su desarrollo, conformando sectores islas que se conectan a la avenida a través de anillos viales establecidos en los planes de desarrollo elaborados a la fecha y otros sectores totalmente aislados.

La isla se constituye en el núcleo del desarrollo urbano. Es la zona más densamente poblada, con una conformación física similar a la de cualquier centro urbano del país, con edificaciones en altura, que se conjugan con estructuras propias de la cultura del Pacífico, viviendas en madera sobre pilotes. En la isla se han concentrado la mayoría de las fuentes de trabajo de la ciudad, por su relación con la actividad portuaria y de comercio mayoritario y minoritario que abastece a las comunidades de la región. A pesar de ser una isla, la presencia del mar no se percibe desde diferentes puntos de la misma; la excepción la constituyen zonas como el Hotel Estación y el Parque Nestor Urbano Tenorio que han permitido estrechar vínculos visuales con

el paisaje marino. Hacia la zona sur de la isla esta relación se da directamente desde las viviendas, sin ser incorporada esta relación para toda la ciudad.

En la zona continental, existe una marcada tendencia a ubicarse a lo largo de la Avenida Simón Bolívar, sobre la cual se han conformado barrios hasta el Kilómetro 17. Las difíciles condiciones topográficas de la zona continental, con ondulaciones fuertes y suaves, terrenos bajos y anegadizos, la formación física irregular debido a la penetración de los esteros y la forma espontánea y sin regulación urbanística en que la población se ha asentado, han generado una ocupación dispersa y poco densa del espacio urbano en algunos sitios, dando inclusive, en algunos casos, características de asentamiento rural.

Tanto en la isla como en el continente, la ciudad se ha extendido hacia zonas anegables o de bajamar -planos de lodo- que están fuera de la cota de servicios, así como en las orillas de los esteros y canales interiores, incrementando las condiciones de subnormalidad propias de las viviendas allí asentadas. Este tipo de crecimiento, sumado a la gran dispersión en la localización de la vivienda hacen ineficiente y disfuncional a la ciudad, puesto que ella exige grandes inversiones en la extensión de redes de servicios convencionales, en el transporte urbano y en el equipamiento social que la administración no está en capacidad de asumir.

En los 90s se acentúan la incompatibilidad de los usos, la arquitectura se caracteriza por tendencias del primitivismo barroco, construidas en medio de la subnormalidad, fruto de una repentina riqueza surgida de las actividades del narcotráfico y de una débil cultura urbana. La extensión actual del perímetro urbano es de 2.160,90 has. Los problemas urbanos se han acentuado, el control físico es cada vez más ineficiente y el grueso de la ciudadanía más apática a participar en el desarrollo ordenado de su ciudad.

En síntesis, la ciudad de Buenaventura ha sido resultado de cuatro fenómenos:

Las actividades portuarias (comercio internacional y de cabotaje, pesca, madera);

Las obras de infraestructura vial para acercar el puerto a los centros de producción nacional.

El plan de desarrollo de la CVC y;

Las características propias de la cultura del Pacífico y en forma creciente la del eje cafetero, que mediante mecanismos de invasiones permanentes, por población migrante, determinan los usos inadecuados del suelo y el mal estado de la vivienda.

Estos cuatro fenómenos dejan entre sí grandes vacíos urbanos o terrenos de engorde, alargando la ciudad cada vez más y determinando una estructura irregular.

2.2.2 CONFIGURACIÓN FÍSICA

2.2.2.1 Geomorfología.

Unidades geomorfológicas: En su extensión se distinguen tres unidades:

Colinas: Se definen como aquellas que tienen una pendiente mayor del 30%; son pendientes altas de escarpe, asociadas con los depósitos terciarios. Las pendientes altas se localizan en la Isla de Cascajal, al sur de la zona portuaria y en el continente, al noreste desde el cementerio hasta el extremo oriental del casco urbano y al suroriente desde el barrio 14 de Julio hasta los límites del área urbana. Es un conjunto alargado en sentido este-oeste, con

algunas prolongaciones hacia el norte y hacia el sur, de pequeñas colinas de lomos redondeados que presentan una moderada densidad de drenaje. En algunas zonas, principalmente al sur de la Isla y al norte del continente, termina abruptamente en escarpes de tipo erosivo de unos pocos metros de altura. Sobre esta unidad comenzó la urbanización en la isla y en tiempos recientes ha sido objeto de ocupación progresiva en el continente.

Zonas planas: Se definen como aquellas que tienen una pendiente entre 0 a 15%, constituyen aproximadamente el 80% de la Isla de Cascajal y el 15% del área continental. En el continente están asociadas a los esteros Amazonas y Hondo, principalmente, y a las explanaciones realizadas para construcciones de vivienda y obras de infraestructura. Están entre la unidad de colinas y algunas zonas intermareales. A esta unidad corresponde la zona del puerto, los barrios bajos no inundables de la Isla Cascajal y pequeños sectores aledaños a los esteros en el continente. Son producto, en su mayoría, de rellenos por acción antrópica y algunas están constituidas por depósitos de erosión de las colinas y por materiales arrastrados por el mar.

Zonas intermareales: Los depósitos intermareales conforman las zonas inundables. Son limos arenosos y arenas cuarzosas brillantes y opacas con fragmentos lutitas, limolitas y chert. Se ubican en la parte sur de la Isla de Cascajal y alrededor de los esteros en el continente. Dentro de esta unidad se han agrupado los manglares que se presentan bordeando los esteros, brazos marinos, caños, pantanos de agua salada y bajos arenosos y/o remanentes de colinas erodadas, generalmente vegetadas.

Los aspectos más relevantes de las unidades geológicas que componen el territorio urbano de Buenaventura son :

Baja capacidad portante en los estratos superficiales de las formaciones del Terciario en la Isla de Cascajal y en el continente: Estos están conformados generalmente, por materiales que no son susceptibles de presentar licuación, pero con posibilidad de sufrir asentamientos por sismos o por cargas estructurales

Muy baja capacidad portante en los terrenos de bajamar, incluyendo potencial de licuación en estratos de arenas no consolidadas y desplazamientos de las capas superficiales ;
 En concordancia con lo anterior, salvo estudios puntuales que así lo señalen, las cimentaciones para construcciones, deben ser profundas buscando apoyarse en estratos duros y densificar los superficiales.

Áreas urbanizables: Las áreas urbanizables están constituidas por terrenos estables y con características geotécnicas adecuadas para el desarrollo urbano. Sin embargo para adelantar cualquier proceso de construcción es necesario realizar estudios detallados de suelos. Se localizan principalmente al norte y nororiente del continente. (ver tabla 8)

Tabla 8. Áreas urbanizables y disponibles

AREAS URBANIZABLES			CANTIDAD (Has)
TOTAL DEL PERIMETRO URBANO ACTUAL			2.160,90
DENTRO DE LAS COMUNAS	OCUPADA	1.118.57	1.118.57
	LIBRE	470.89	
FUERA DE LAS COMUNAS	APTA PARA URBANIZACION	396.04	571.44
	NO APTA PARA URBANIZAR	175.40	
TOTAL DISPONIBLE PARA URBANIZAR			866.93

Áreas de erradicación: Corresponden a esta área principalmente las zonas inundables, zonas de bajamar y los sectores con procesos erosivos activos y algunas partes altas. En las zonas de bajamar, según estudios realizados, se detectaron hundimientos de estructuras debido a la baja capacidad portante de los suelos (arcillas limosas generalmente blandas con material orgánico). Estas zonas representan el 40% del territorio ocupado.

2.2.2.2 Los límites y perímetros en la ciudad.

Perímetro urbano: El perímetro o límite urbano de la ciudad ha sufrido modificaciones, ocasionadas por acciones incontrolladas de la población, quienes en forma no planificada influyen en el patrón lineal de crecimiento predominante. Con el Plan Nacer de 1.991 se estableció un nuevo límite, que racionaliza su demarcación, adaptándolo a límites naturales e incorporando áreas adyacentes sobre las cuales recae la presión del desarrollo urbano y que requieren de una reglamentación especial. El área aproximada es de 2.160,90 has.

El perímetro de este plan es vigente a la fecha, siendo sus límites de la siguiente manera: Por el norte, se extiende hasta la Quebrada El Aguacatico, incluyendo el sector Isla de La Paz; por el sur, incluye las áreas comprendidas entre los Esteros San Antonio, Amazonas, Hondo y Pailón. Por el oriente, hasta la Quebrada Mondomo, la línea férrea, la carretera a Citronela; por el occidente, el límite lo establece el borde sobre la Bahía.

La ampliación de este perímetro hacia la zona Norte obedeció al deseo expreso de orientar el nuevo desarrollo de la ciudad hacia la zona donde se producirán eventos que inducirán un proceso de urbanización, como son los proyectos de la vía alterna interna, del Puerto Industrial de Aguadulce, y que además cuentan con las condiciones favorables para la dotación de servicios públicos. Este planteamiento fue adoptado por la administración anterior, que hacia 1.995 da inicio al programa de Construcción de la Ciudadela Nueva Buenaventura, que contempla 1.500 soluciones de vivienda, y el que, como muchos proyectos locales, no fue posible seguir financiando, y en el que aun las obras correspondientes a las primeras etapas no han sido concluidas.

La propuesta del Plan Nacer contempla la declaración de las zonas aledañas a los Esteros Aguacatico, San Antonio, Amazonas, Hondo y Pailón como cinturones ecológicos. Uno de los fines es controlar el crecimiento de vivienda subnormal sobre estos esteros. Los controles sobre estos esteros por parte de las entidades competentes ha sido prácticamente nulos, con lo que se ha permitido el desplazamiento paulatino de grandes franjas hacia el sur de la ciudad, sobre los esteros Hondo, El Pailón y San Antonio, con predominio de usos de vivienda y comercio de soporte marítimo, con una estrecha relación con las poblaciones rurales de Buenaventura y de municipios vecinos.

Perímetro de servicios. Con la delimitación del perímetro urbano se estableció un perímetro sanitario o de servicios, como un instrumento complementario para la determinación de las áreas urbanizables. Dadas las características fisiográficas de Buenaventura, se estimó que para la isla corresponde a la cota 2.50 mts. y, para el continente 4.0 mts., para el servicio de alcantarillado. Para el caso del acueducto, la localización de la planta de abastecimiento (zona norte, en la parte más alta de la ciudad), posibilita la extensión del servicio por gravedad a cualquier punto. Se establece como perímetro sanitario restringido aquellas zonas en las que se hayan utilizado los mecanismos de rellenos, ya que estos superan la cota de inundación, presentando dificultades para la adecuación de los servicios, además que las construcciones son de característica palafítica sobre zonas de riesgo.

Límites de las comunas. Buenaventura tiene 12 comunas cuya división corresponde a la establecida en El Plan Nacer. Mediante talleres y visitas realizadas a cada una se encontró que dichos límites deben ser modificados ante la conformación de nuevos barrios al interior de la mismas y a la configuración de conflictos territoriales y socio-comunitarios que obligan a su revisión urgente. El siguiente es el resumen de dichos conflictos :

Comuna N° 5: Esta se encuentra dividida por el puente el Piñal, lo que genera una división entre barrios que pertenecen unos a la isla y otros al continente. Igualmente se presenta un conflicto entre las comunas N° 2 y la comuna N° 5 por el límite del sector de La Esperanza.

Entre las comunas N° 7 y N° 8 se presenta un conflicto en el sector de Pampalinda del barrio Bellavista (comuna N° 8), ya que su población se está extendiendo sobre terrenos de bajamar del estero San Antonio, que corresponde a la comuna N° 7.

Entre las comunas N° 8 y N° 11, se presenta un conflicto en la ciudadela colpuertos, ésta tiene dos (2) etapas en la comuna N° 11 y tres (3) en la comuna N° 8. Situación que ha creado confusión en cuanto al papel en las funciones de regulación de competencia de las JACs y las JAL

Comuna N° 9: los barrios Gamboa y Nueva Buenaventura, se encuentran por fuera del perímetro urbano.

Comuna N° 12, cuenta con 27 barrios, siendo la más extensa y dispersa. Existe un sector de la comuna localizado sobre la avenida Simón Bolívar (carretera vieja) y otros en la avenida Cabal Pombo (carretera nueva), aspecto que hace difícil su integración y manejo territorial.

2.2.2.3 Estado de conservación de la ciudad.

La ciudad, en su mayor parte presenta un grave estado de desorden y de subnormalidad, con asentamientos inadecuados, no regulados, sin planificación urbanística, en áreas con serias deficiencias y limitaciones naturales o carentes totalmente de servicios públicos. Este proceso espontáneo e ilegal de urbanización ha sido puntual y disperso en las difíciles condiciones topográficas de la ciudad. Muchos asentamientos no cuentan con una red vial vehicular adecuada que los integre a la ciudad y los conecte con otros sectores (tanto internos, como geográficamente: norte y sur de la ciudad), los cuales terminan careciendo de otros servicios urbanos indispensables como alcantarillado, transporte público, aseo y alumbrado. El centro de la ciudad da una imagen de caos, desorden y, la avenida principal de congestión permanente, abandono e ingobernabilidad.

Pese a que el estudio de Zonas Subnormales del INURBE, ha sido criticado por diferentes sectores locales, quienes señalan que se basa en estereotipos y patrones de medición estandarizados con los del interior del país, en donde las condiciones tradicionales de las viviendas de la región hacen que se encuentre en desventaja, es indispensable señalar que los resultados del diagnóstico urbano para el POT coinciden con dicho estudio. Este estudio arroja datos que se acercan a la realidad, y que nueve años después prevalecen: El 57% de las viviendas están ubicadas en asentamientos subnormales, y de éstos 40 asentamientos son tuguriales, donde se totalizan 13.576 viviendas. Adicionalmente se identificaron aproximadamente 3.880 viviendas en riesgo físico.

En la isla las zonas más críticas se localizan en la comuna 3 y 4, y en el continente en las zonas de bajamar de las comunas 5, 7 y 8, y sobre la zonas de esteros y drenajes. En la comuna 1 de la isla, se encuentra el área mejor conservada, denominada como "el centro". En

el continente existen sectores en buen estado de conservación, con un trazado lógico, con edificaciones y niveles de servicios públicos y sociales aceptables, ubicados en los barrios: Juan XXIII, Bellavista, Naval, Transformación, El Galeón, La Independencia, Gran Colombiana, Los Manglares, AR-11, AR-12, y la Ciudadela Colpuertos.

En el proceso de formación de la ciudad de Buenaventura, han influido, por un lado, factores externos de carácter nacional, como resultado de la necesidad de desarrollar el puerto; de carácter regional, como los procesos de migración que conllevan procesos de deculturación. Y por el otro, los internos, como la débil capacidad de liderazgo y de gestión administrativa para construir ciudad.

De otra parte, la forma y constitución del terreno y sus aspectos climáticos jamás han sido considerados y aprovechados adecuadamente en el desarrollo de Buenaventura. Es por esta razón que su estructura no es consecuente con el medio natural, geográfico, social y cultural. Su desarrollo ha sido caótico, rápido y pobre, como una suerte de anomía que no ha podido superarse y que más bien sigue dominando la racionalidad con que supuestamente se hace ciudad. A lo que se suma el hecho que "la mayoría de las viviendas se encuentran de espaldas al mar" (PAAL, 1998).

2.2.3 LOS ATRIBUTOS

2.2.3.1 Usos del suelo.

Como se señaló inicialmente, las dimensiones tienen una repercusión en la expresión física del desarrollo de la ciudad. En el caso del atributo, usos del suelo, se encontró que de las seis dimensiones, las que mayor incidencia presentan en su actual comportamiento son la político - administrativa, la económica, la cultural y la ambiental, con las siguientes causalidades:

Se carece de una visión de conjunto para la planeación a largo plazo que potencie las opciones de desarrollo en armonía con el ambiente;

Se adolecen de una planificación urbanística que articule las variables sociales, económicas, culturales y ambientales y se evidencia una falta de liderazgo, de apropiación, de valoración cultural y de empoderamiento del territorio como una oportunidad, antes que como una amenaza.

Hay carencia de una estrategia colectiva de gestión territorial que permita hacer una mejor coordinación de las acciones estatales, privadas, comunitarias y ciudadanas.

La situación de la ciudad - conflicto, es consecuente con la evolución de su crecimiento. En términos generales los usos del suelo se clasifican como mixtos o diversos y generan conflictos entre unos y otros por la falta de planificación y control en el cumplimiento de las normas. En la isla se presenta la mayor diversidad e intensidad de usos del suelo, mientras en el área continental la mayoría de los predios están destinados al uso residencial y con algunas especialidades en el uso institucional educativo; sin embargo, en la zona inmediata a la Avenida Simón Bolívar, se evidencia una diversificación de usos de los predios con predominio del uso comercial y de servicios (bodegas, almacenes de depósito, parqueaderos, entre otros), la cual se hace más intensa en el área próxima a la isla - comuna 5, almacenes de depósito, astilleros, procesadoras y comercializadoras de pescado, madera, etc -, con usos más dispersos hacia la periferia.

En el sector de la isla, al interior de las comunas, existe la tendencia del desplazamiento de las zonas residenciales para usos de bodegas, comercio y servicios, lo que ha producido una movilización de los habitantes cercanos hacia el continente. A lo anterior se suma la

localización de la población que viene de los ríos u otros municipios del Pacífico, en las zonas de bajamar.

En síntesis, el proceso de especialización de usos del suelo, viene ocurriendo por renovación espontánea, pudiéndose distinguir tres zonas, claramente identificadas y algunos sectores internos y otros de características específicas:

Una zona comprende parte de las comunas 1 y 2, ubicada al norte de la antigua línea férrea y destinada al terminal marítimo, a las instalaciones complementarias del puerto, a las instalaciones petroleras e industriales y a la zona franca;

Otra, en la cabecera de la isla, en la comuna 1 donde se ubican establecimientos de gestión pública y privada, financieros, residenciales de altos ingresos, en edificaciones en altura, y en menor grado, comerciales;

En el resto de la comuna 1, aparece una zona residencial, comercial y de abastecimiento, con algunos servicios sociales de educación, en la cual el comercio es el uso predominante; en la comuna 2, predomina el uso residencial, sobre las principales vías del sector se localizan establecimientos comerciales y de servicios sociales de educación y salud. Y la tercera, la parte suroriental, que corresponde a las comunas 3 y 4, está destinada fundamentalmente a la vivienda, extendiéndose este uso hasta ocupar áreas de baja mar.

La zona continental, si bien el uso predominante es el residencial, en la zona inmediata a la Avenida Simón Bolívar, se evidencia una diversificación de usos de los predios con predominio del uso comercial, la cual se manifiesta en forma más intensa en el área próxima a la isla, sector del Piñal, con cierta dispersión hacia la periferia.

Sectores: Se observa una focalización de actividades comerciales y de abastecimiento sobre los anillos viales que conectan con las plazas de mercado, en los barrios: Juan XXIII, en la comuna 7; Bellavista, en la comuna 8 e Independencia, en la comuna 10. El surgimiento de proyectos de los centros comerciales "Todo En Uno" y "La 14" hacia la década anterior, marca una nueva modalidad de desarrollo de este uso el cual es significativamente importante por estar localizados aproximadamente en el centro del área desarrollada del continente, siendo el principio de un proceso de desconcentración del comercio del área de la isla hacia el continente.

Aledaña al puente El Piñal, en la comuna 5, aparece una zona de uso industrial relacionada con los sectores maderero y pesquero. En la comuna 6, existen algunos usos diferentes a los residenciales, como los muelles de cabotaje y la presencia de establecimientos de distracción nocturna e instalaciones institucionales.

En la comuna 9, en el sector próximo a la Avenida Simón Bolívar, se han concentrado varios planteles educativos como la Universidad del Valle, el Liceo Femenino del Pacífico, el Núcleo Escolar N° 7 y otras instituciones como el ICBF, el Hogar de la Niña, el Orfanato San Vicente y el Asilo de Ancianos San José, la nueva Universidad del Pacífico, imprimiéndole a este un carácter especializado. En el área restante, comprendida por las comunas 10, 11 y 12, el uso es esencialmente residencial, con establecimientos comerciales muy dispersos, sobre la Avenida Simón Bolívar, y con dos sitios de abastecimiento, en el barrio Las Palmas. También, existen usos residenciales en el continente, en las áreas de bajamar, particularmente de la comuna 5, sobre el estero El Aguacate y en las comunas 7 y 8, sobre los esteros San Antonio, Amazonas y Hondo.

Situación actual de los usos del suelo por comuna.

Cuadro 2 Caracterización General De Los Usos -Por Comunas

COMUNA	USOS MÁS CARACTERIZADOS
1	Originalmente destinada al Terminal Marítimo, a las instalaciones complementarias del puerto, a las instalaciones petroleras e industriales y a la Zona Franca.
	Los usos de esta comuna son caracterizadamente urbanos como : establecimientos de gestión pública y privada, financieros, comerciales, residenciales y algunos servicios sociales y de educación.
	La Comuna 1 es predominantemente comercial, con edificaciones de regular altura, de costos elevados y en general en buen estado.
2	Predomina el uso residencial. Sobre las principales vías del sector se localizan establecimientos comerciales y de servicios sociales de salud y educación.
3 - 4	Predomina el uso residencial que se extiende hasta las áreas de bajamar.
5	Comprende el área del Piñal y su entorno. Se caracteriza una zona de uso industrial relacionada con los sectores de madera y pesca ; servicios de abastecimiento y almacenamiento.
6	Los usos residenciales se encuentran especialmente en áreas de bajamar sobre el estero El Aguacate.
	Usos variados de tipo residencial y otros como muelles de cabotaje con la presencia de complementarios destinados a la distracción nocturna
7 - 8	Predomina en estas comunas la actividad residencial que se extiende hasta las zonas de bajamar, sobre los esteros de San Antonio, Amazonas y Hondo
9	En el sector próximo a la Avenida Simón Bolívar se han concentrado varios planteles educativos e instituciones de beneficencia, imprimiéndole un carácter casi institucional.
10-11 - 12	Comunas esencialmente residenciales, con establecimientos comerciales muy dispersos y con algunas zonas de abastecimiento

El Plan Nacer y la reglamentación de los usos del suelo desde 1.991.

Aún cuando Buenaventura es una ciudad de 460 años solo ha contado con dos planes de desarrollo que contemplan normatividad urbana. El primero, elaborado por la CVC en 1.973, en cumplimiento del Plan de Desarrollo de Buenaventura y el segundo, elaborado por el municipio, denominado "Plan Nacer 91" en cumplimiento de la ley 9ª de 1.989. Este plan aprobado mediante el Acuerdo No. 30 de Noviembre 30 de 1.991 está vigente y dentro del análisis del uso del suelo es indispensable hacer una evaluación sobre su aplicabilidad y cumplimiento, luego de transcurridos nueve años. A continuación se presenta lo establecido en la norma vigente:

La Forma urbana. Se planteó restringir el crecimiento lineal, para ello se determinó promover la densificación de las comunas y la extensión de la ciudad hacia la zona norte; modificar la tendencia a concentrar las principales funciones urbanas en la isla, a fin de cortar la dependencia que ésta le genera al continente; incorporar la presencia del mar al paisaje urbano, a través de remates visuales, con las funciones de ser espacios cívicos y como remate de espacio de interés turístico.

Áreas de actividad y usos del suelo. Se planteó que la estructura urbana debía reflejar su vocación portuaria, al ser el uso principal de la ciudad; pretendiendo corregir así una serie de conflictos y disfunciones que en ese momento existían y persisten, racionalizando la estructura espontánea de usos del suelo y compatibilizándolos con el sistema natural.

La zona portuaria. Se propuso que a través de una mejor asignación de usos, en las áreas aledañas al terminal marítimo se liberarían y reservarían áreas para la expansión portuaria o para el asentamiento de actividades complementarias con esta actividad.

Normalización de las áreas de actividad residencial. Se planteó como objetivo fundamental rebajar el alto porcentaje de subnormalidad que presentaba la ciudad en sus asentamientos, a través de: la dotación de los servicios públicos y sociales básicos a todos los asentamientos que carecen de ellos; frenar la ocupación de las áreas de bajamar, con acciones de contingencia como: el ofrecimiento de programas de reubicación; establecimiento en las áreas de bajamar de actividades distintas a las residenciales para facilitar el control y reglamentación. Dentro de las áreas de actividad residencial, se encontró que los Asentamientos de bajamar fueron considerados como el problema más crítico de la ciudad, por la dificultad para atender sus demandas; para ello, se plantean programas de reubicación de 137 has. , acompañados de programas de desarrollo inmediatos previendo contener invasiones futuras.

Tratamiento particular de algunas áreas. Se definió que la zona central debía ser conservada. El nuevo centro de la ciudad estaría localizado en la comuna 8; se reafirmaba la vocación industrial de la comuna 5 y se planteó la reubicación del matadero.

Plan de usos del suelo. Para su diseño se dividió la ciudad en cuatro áreas de actividad: residencial, múltiple, especializada y de estudio y reserva. Así:

Cuadro 3. Clasificación de los usos del suelo

AMC - 1	Area múltiple central a conservar
AMC - 2	Area múltiple central
AESPA - 1	Area especial de servicio a conservar
AETM -1	Áreas especiales de las terminales de transporte a consolidar.
AMV - 1	Áreas múltiples viales.
AERC - 1	Area recreacional turística central a conservar
AETB - 1	Area de los terminales de transporte de buses intermunicipales a consolidar.
AEIT - 5	Area institucional de enseñanza y asistencia social a conservar.
AEIT - 4	Area institucional de enseñanza y asistencia social a conservar
AML - 1	Area múltiple local.
AR -1	Area residencial a consolidar de densidad alta
AR - 2	Area residencial a consolidar de densidad media - alta.
AR 3 y 4	Area residencial a reordenar de alta densidad.
AESPA -2	Area especial de servicios a conservar.
AEITS -1	Area institucional de salud y enseñanza a conservar
AEML -2	Áreas múltiples locales.
AEID -1	Area industrial central a redesarrollar
AERC -2	Area recreacional turística central a desarrollar
AETC-1	Area de los terminales de transporte de camiones a consolidar
AEA -1	Area de abastecimiento a redesarrollar.
AEITS -2	Area institucional de salud a desarrollar
AETF - 1	Áreas de los terminales de transportes ferroviarios a consolidar

AESPE -1	Area especial de servicio a conservar
AEID -2:	Area industrial a consolidar

Con base en la anterior información, además de visitas de campo (se hizo levantamiento de las edificaciones por manzana y el análisis de la ciudad por el equipo del POT, se pudo establecer que los aspectos físicos más relevantes son: la disfuncionalidad de la ciudad, acompañada de una precaria cultura ciudadana y; una deficiente estructura administrativa encargada de controlar y orientar su crecimiento.

Aspectos relevantes de la disfuncionalidad de la ciudad. La concentración de las principales fuentes de trabajo y actividades urbanas que se presentan en la isla, en detrimento del área continental, lo cual ha generado una preferencia de la población a establecer su residencia en ella. Este hecho, unido al desarrollo longitudinal que se ha dado en el continente, son las causas de relaciones poco funcionales con respecto a la conectividad entre sectores, y entre los sectores a lado y lado de la avenida Simón Bolívar -como se anotará páginas atrás, lo cual propicia una suerte de segregación-, ampliamente visibles por los tipos de vivienda existentes y la forma de ocupación de las distintas áreas.

Los efectos de esta situación se hacen manifiestos de distinto modo según sea el área de que se trate:

En la isla, se registran altas densidades de ocupación del suelo, carencia de zonas verdes, extensión del uso residencial hacia los sectores de baja mar, congestión y problemas de transporte en las zonas de mayor actividad.

En tanto que en el continente, se expresa en una fuerte dependencia funcional, con respecto a la isla, ya que para sus habitantes se torna imperiosa la necesidad de viajar frecuentemente a ella para fines de trabajo o en demanda de bienes y servicios, situación que se ve agravada por las serias deficiencias existentes en materia vial y de transporte.

Los casos de mayor conflicto de uso se presentan en los sectores aledaños a las plazas de mercado, los muelles de cabotaje, la calle Valencia, y en los alrededores de San Andresito y del Puente El Piñal.

En materia del uso residenciales, el problema más crítico para la ciudad se presenta en los asentamientos en las áreas de baja mar, ya que la población allí localizada vive en condiciones de absoluta insalubridad por carecer de los servicios públicos domiciliarios, particularmente de alcantarillado: Esto le exigirá a la ciudad costosas inversiones y complejas soluciones técnicas, sin contar los efectos nocivos que hasta el momento le genera al medio ambiente. Aunque es importante anotar que en los últimos dos años entidades como EPSA han venido dotando de servicios de energía a estos asentamientos como política para disminuir las llamadas perdidas y superar las conexiones piratas, que traen altos riesgos de incendio para las viviendas y pérdidas de vida entre la población y pérdidas económicas para la empresa.

Así, la cultura ciudadana se refleja en la violación permanente de las normas, en la imposición de criterios personales sobre los colectivos, en la utilización indiscriminada del espacio público y en la disposición arbitraria del suelo para el emplazamiento de vivienda y conformación de barrios, en síntesis de desestructuración del espacio.

Un ejemplo claro de ello lo constituye - según los criterios de evaluación Nacional del INURBE-, la presencia de un número considerable de asentamientos subnormales (89), que presentan condiciones tuguriales (de estos el 27% se encuentran en las zonas de bajamar), comprometiendo aproximadamente el 57% de las viviendas. Las tablas siguientes muestran

grosso modo y aproximado un inventario de los asentamientos en mención y sus características por comuna para la zona urbana.

Tabla 9. Tipología de los asentamientos subnormales

Total asentamientos subnormales	89
Asentamiento consolidados deteriorados	8 (2.494 viviendas 9%)
Asentamientos semi consolidados	41 (15.503 viviendas 49,1%)
Asentamientos tuguriales	40 (13.576 viviendas 43%)
Asentamientos en zonas de baja mar	24 (137 hectáreas 14% del área) (subnormales)
Numero de viviendas de la ciudad	55.397 Aprox.
Numero de viviendas subnormales	31.576 Aprox.

Fuente: Equipo POT

En el caso de la ocupación de zonas de bajamar esta no responde necesariamente a situaciones de pobreza, sino al traslado a la ciudad de las características de ocupación que se dan en muchas zonas rurales del Pacífico. Dicho de otra forma es la extensión de un patrón cultural desde lo rural y regional a lo urbano.

Tabla 10. Características y numero de asentamientos subnormales por comuna

COMUNA	Nº DE ASENTAMIENTOS SUBNORMALES	CARACTERÍSTICA GENERAL
1	6 (7.8% de la ciudad)	Estos asentamientos no han legalizado la tenencia de la tierra y su estado físico es deteriorado y no consolidado.
2	1 (1.3% de la ciudad)	Existe un solo asentamiento subnormal registrado, con la tenencia de la tierra no legalizada y un estado físico deteriorado
3	3 (3.9% de la ciudad)	En estos asentamientos localizados en terrenos de bajamar; el estado físico es deteriorado y la tenencia no se ha legalizado,
4	5 (6.5% de la ciudad)	El estado físico en su mayoría es deteriorado con la tenencia de la tierra no legalizada por encontrarse en buena parte por debajo de la cota de servicios y en terrenos de bajamar propiedad de la Nación.
5	100% de la comuna (10.2% de la ciudad)	Con la tenencia de la tierra en su mayoría no legalizada, con un estado físico que predomina la condición deteriorada
6	11 (14.3% de la ciudad)	En su totalidad no han legalizado la tenencia de la tierra y su estado físico en general es semiconsolidado.
7	8 (8% de la ciudad)	En su mayoría la tenencia de la tierra no está legalizada y su estado físico media entre deteriorado y semiconsolidado.
8	9 (8% de la ciudad)	Seis de ellos no tienen legalizada la tenencia y su estado media entre deteriorado y semiconsolidado.
9	5 (6.5% de la ciudad)	Estos asentamientos no cuentan con la legalización de sus predios y su estado físico es semiconsolidado.
10	6 (7.8% de la ciudad)	De estos 3 asentamientos no han legalizado la tenencia de la tierra. El estado físico general media entre consolidado, deteriorado y semiconsolidado.
11	6 (7.8% de la ciudad)	La mayoría no han legalizado la tenencia de la tierra, el estado físico general media entre semiconsolidado y deteriorado.
12	13 (17.5% de la ciudad)	En su mayoría no han legalizado la tenencia de las tierras. El estado físico general media entre deteriorado y semiconsolidado.

La debilidad administrativa soportada en la falta de control y planificación de la ciudad.

La oficina de Planeación Municipal, la cual existe hace once años dentro de la estructura administrativa, es objeto de reformas en cada período de gobierno, los cuales le suman y/o restan funciones. Este escaso período de existencia confrontado con las dinámicas culturales de ordenamiento y uso del territorio, impulsadas tanto por empresarios como por fuerzas políticas y por la comunidad, han establecido una manera propia de los bonaverenses de "hacer ciudad". De allí que establecer nuevos criterios de ordenamiento, deben involucrar el consenso de estos actores, y amplios procesos de concertación de los anteriores con el gobierno de la ciudad¹, los mismos quienes deben reconocer el gobierno de la ciudad como una institución líder, generadora de respeto y confianza, de tal manera que se pueda lograr la gobernabilidad de todo su territorio.

2.2.3.2 Los servicios públicos domiciliarios.

Sistema de agua potable.

Componentes del sistema de acueducto: El sistema de Abastamiento de Agua en Buenaventura esta compuesto por un subsistema de producción y de distribución cuyas características de capacidad y funcionamiento se describen a continuación.

Tabla 11. Características técnicas y capacidad del sistema de abastecimiento de agua

UNIDAD	COMPONENTE	CAPACIDADES L/ps y M ³		ESPECIFICACIONES DEL COMPONENTE
		INSTALADA	UTILIZADA	
PRODUCCION DE AGUA	Rio Escalereite	6.008	1750	Tomando como el caudal medio del río
	Bocatomas	3.000	1750	Dos bocatomas laterales
	Canal de conducción de agua cruda	2.000	175	Sección rectangular cerrado a gravedad
	Desarenadores	1.500	1750	Son dos desarenadores en hormigón y convencionales
	Planta de tratamiento en Escalereite	700	550	De tipo convencional que requiere optimización
	Planta de tratamiento en Venecia	750	1200	De tipo flujo ascendente
	Conducción de agua cruda de escalereite a Venecia 039"	1400	1250	Long. 11.650 m en buenas condiciones
PRODUCCION DE AGUA	Conducción de agua tratada planta escalereite sector Continente 016,020"	450	450	Long. 16.000 m cada una en acero y pésimas condiciones

¹ No debe confundirse el gobierno de la ciudad con el gobierno local de la ciudad, ya que en el primero intervienen, además de la organización gubernamental local (municipio), agencias que corresponden a niveles no locales (nacionales o regionales) que forman parte de la estructura local de gestión de la ciudad. En tanto el gobierno de la ciudad es el ejercicio de la organización estatal, o mejor que lo tiene a cargo; se considera que el gobierno de la ciudad es un gobierno parcial dentro de la sociedad nacional poder local, ya que la ciudad como territorio es parte de un territorio nacional. En: "gestión urbana en ciudades intermedias de América Latina", Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos; Nairobi, pág, 10; 1993

Continuación tabla 11.

UNIDAD	COMPONENTE	CAPACIDADES L/ps y M ³		ESPECIFICACIONES DEL COMPONENTE
		INSTALADA	UTILIZADA	
DISTRIBUCION DE AGUA (redes principales)	Conducción de agua planta venecia a loma alta 039"	1.400	1250	Long. 3.740 m en buenas condiciones
	Conducción agua tratada loma alta a sector isla 024"	550	580	Long. 12.000 ml en buenas condiciones
	Conducción de agua tratada loma alta al tanque de la independencia 027"	840	670	Long. 4.000 ml en buenas condiciones
DISTRIBUCION DE AGUA (redes Secundarias)	Tanque almacenamiento continente (independencia)	8750	8750 m ³	Tipo superficial en concreto reforzado
	Tanque elevado en la isla	4.000	2000 m ³	Elevado y cilindrico con dos (2) fuera de servicio por su estado.
	Redes secundarias en continente	840	1200	L=172.000 m en PVC, HF, AP y AC.
	Redes secundarias en la isla	500	470	Long= 42.000 m en PVC, HF, AC.
	Conexiones domiciliarias		39281	En material de HG, PVC y PF + UAD.

Fuente: Departamento de redes Acuavalle.

Subsistema de producción. En general, el subsistema de producción del acueducto urbano de Buenaventura se encuentra funcionando aceptablemente, pero la capacidad y/o vida útil de algunos de sus componentes está proyectada solo hasta el año 2.000; lo que hace urgente la ejecución del Plan Maestro de Acueducto a fin de dar sostenibilidad a la ciudad hasta el año 2.015.

El Plan Maestro diseñado no contempla las demandas industriales si se tiene en cuenta la declaratoria de Buenaventura como Zona Económica Especial pero, se considera que la fuente de abastecimiento es suficiente para este período de tiempo. Una revisión de los estudios de población, en sus proyecciones y resultados, los cuales arrojan un aumento geométrico de la población, indicaría que en los próximos quince años, debe atenderse los siguientes usuarios:

Tabla 12. Población y necesidades de abastecimiento de agua

Estudios de población	Proyección población Año 2.000	Población triplicada	Población Actual (consumo)	Producción Necesaria, Triplicada la población
Dane	307762	923286		8'305.880,8
P. Nacer	303878	911634	4'400.000m3/mes	8'201.059,4
Salud	310284	930857		8'372.944,5
Univalle	236322	708966		6'377.858

El subsistema de producción , componentes y actuales condiciones:

La fuente del sistema de acueducto es superficial (Río Escalerete) con un caudal promedio de 2.000 Lp/s y un caudal máximo de 6.008 Lp/s, presenta una calidad físico química que permite tratamiento mediante filtración directa la mayor parte del tiempo, el 90% de ésta agua presenta turbiedad menor de 5 ppm y color menor a 10 UNT. La ciudad cuenta con dos fuentes de abastecimiento potenciales, que serían incorporadas según la demanda de la población: las cuencas de los ríos San Cipriano y Calima, que según estudios preliminares, poseen las mismas o mejores características de la actual fuente. Según estudios de ACUAVALLE, la actual fuente del Escalerete, se considera suficiente para cubrir una demanda triplicada de población, más los proyectos de expansión portuaria,; aunque otros estudios de la Contraloría Departamental determinan una vida útil solo hasta el año 2.010.

Captación y canal de conducción: Este sistema cuenta con dos Bocatomas laterales, una construida con dique estabilizador en 1980 y la otra en 1989 que funciona como bocatoma alterna con una capacidad de 3000 Lp/s; de los cuales se están utilizando 1750 Lp/s, tomados con el caudal medio del río. Este es transportado por un canal de conducción rectangular cerrado a gravedad hasta los desarenadores con una capacidad de 2000 Lp/s. También se cuenta con una conducción de agua cruda de Escalerete a Venecia de 39" y capacidad de 1400 Lp/s.

A pesar que la fuente de captación cuenta con la capacidad de abastecimiento para una ciudad mayor en cuanto al numero de habitantes, los elementos que hacen parte de la captación del agua no son suficientes para este fin y se requeriría diseñar y construir otra u otras Bocatomas, acompañadas de un nuevo sistema tanto de conducción como de tratamiento y distribución.

Desarenadores: Existen dos desarenadores con una capacidad de 1500 Lp/s, los cuales ya sobrepasaron la capacidad prevista en el diseño, presentando una sobrecarga de 250 Lp/s.

Plantas de tratamiento: Las plantas de tratamiento de Escalerete y Venecia cada una con una capacidad de tratar de 700 Lp/s y 750 Lp/s respectivamente, admiten sobrecarga hasta del 33% de su capacidad; por lo tanto, tratan hasta 1929 Lp/s y funcionan como plantas de filtración directa, completándose el tratamiento mediante cloración. La planta de tratamiento ubicada en Escalerete requiere optimización o sea que se prevé la necesidad de aumentar su capacidad de tratamiento; la otra, ubicada en Venecia a pesar de tener una reciente ampliación su capacidad ha sobrepasado el limite aceptable de sobrecarga en 202.5 Lp/s.

Subsistema de distribución.

Redes principales. La distribución de Agua Potable se realiza por medio de tres canales de conducción, éstos tienen diámetros de 39, 20 y 16 pulgadas. La conducción de 39" al llegar al sector de Loma alta se divide en dos canales, uno de 24" y otro de 27" para las capacidades instaladas y utilizadas. La conducción de 20" es la que presenta mayor porcentaje de perdidas por su mal estado en diferentes tramos entre Escalerete y el Km 15, cabe decir que es ésta la que abastece una gran porción de habitantes entre los cuales están los del sector llamado los Trece Barrios (comuna 12) y gran parte de las conexiones fraudulentas, haciendo que las perdidas asciendan al 32% de la capacidad instalada.

Almacenamiento: Se cuenta con un tanque en el continente ubicado en el Barrio La Independencia, con una capacidad instalada y utilizada de 8.750m³ y también con cuatro tanques elevados en el sector insular que cuentan con una capacidad de 4.000 m³, para que

operen como tanques de compensación; sin embargo, no operan como tal debido a los problemas hidráulicos en el sistema de distribución. Actualmente en la isla los tanques no prestan el servicio, reduciendo la capacidad de almacenamiento a 10.750 m³ en toda la ciudad.

Red de Distribución Secundaria: La distribución de Agua en el sector insular y continental está conformada por líneas primarias que van desde 12” a 30” y líneas secundarias de diámetros entre 2” y 8” de PVC, AC, HF y AP que hacen más crítico este componente dentro del sistema de abastecimiento, ya que éste presenta desbalances de presión y de caudales, generados por la ausencia de una óptima sectorización, de una malla o red del servicio, por la obsolescencia de las redes, fugas y limitada capacidad de transporte, al haber cumplido su período de servicio, situación que le implica a la entidad encargada del funcionamiento de la red y el buen servicio, destinar del presupuesto de funcionamiento un porcentaje para el mantenimiento correctivo.

La situación de mal funcionamiento de las redes de distribución es la causa de la no continuidad en la prestación del servicio y contribuye al incremento en el porcentaje de pérdidas en el sistema, que se cuentan entre el 70 y 75 por ciento aproximadamente. El Plan Maestro de Acueducto da solución a este problema a través de un plan de sectorización de la ciudad, que deberá ser ejecutado en forma prioritaria. En el plan maestro de acueducto realizado por INCOL SA. aparece la determinación de las pérdidas de agua del sistema, realizada mediante pruebas de pitometría en las conducciones de 20, 16 y 39” en el año de 1992 (Ver Tabla 13 pérdidas de agua del sistema).

Tabla 13. Pérdidas de agua del sistema

	SISTEMA EVALUADO						
	Acueducto General	Conducción General	20”	16”	39”	Isla	Continente
PERDIDAS GENERALES	67%						
CONDUCCIÓN		71%	62.6%	19.4%	6.5%		
ISLA						60.1%	
CONTINENTE							66%

Fuente: INCOL SA 1992

El incremento de las pérdidas ha venido en alza, debido a las fugas, las llamadas conexiones piratas, el vandalismo y las conexiones antitécnicas, tanto como a la obsolescencia de las redes, la falta de educación de la población e ineficiencia administrativa. Hacia 1.992, por ejemplo, se registraron valores hasta del 81.61%, originadas por los factores acabados de señalar. Actualmente se cuenta con pérdidas del 65% con base en caudales justificados y del 73% con base en producción y facturación.

En general, el subsistema de distribución requiere una pronta intervención en lo que es extensión y reposición de redes, sectorización de las mismas (isla y continente) que corrija la combinación de redes de acueducto y alcantarillado en algunos tramos, el cual reviste serios problemas ambientales y, la implantación de un programa de aguas no contabilizadas que incluya micro mediciones, macro mediciones y un gran control de fugas.

Cobertura del sistema. De acuerdo con la empresa prestadora del servicio en la ciudad, el servicio cubre 47.377 usuarios de los cuales 39.371 son suscriptores registrados, con un cubrimiento domiciliario del 86%; entre los argumentos que se dan para no alcanzar un total cubrimiento se encuentra el crecimiento no planificado, desordenado y sin control por parte de las autoridades responsables, que origina que cada día aparezca un nuevo asentamiento.

La cobertura por comunas de acuerdo a la tabla 14 muestra un menor cubrimiento en la 5, 12 y 4 (con un promedio de 80%), adicionalmente, en estas comunas se presenta el mayor porcentaje de conexiones fraudulentas, que conlleva a los mayores registros de desperdicio, además de que en los últimos años no se han presentado adiciones al servicio.

Tabla 14. Cobertura de acueducto por comunas

COMUNA	% conexiones
1	100.0
2	94.7
3	88.1
4	83.1
5	77.3
6	91.4
7	95.0
8	100.0
9	84.0
10	100.0
11	100.0
12	82.5

FUENTE: ACUAVALLE. Estudio de reorganización de los servicios públicos, 1994

Sistema de alcantarillado.

Componentes del sistema de alcantarillado: Este sistema se circunscribe a aquellos barrios que han seguido un proceso legal de urbanización y que están localizados en tierra firme y dado satisfacción del servicio en forma no continua, generando múltiples vertimientos sin ningún tratamiento a esteros y cursos de agua que surcan la ciudad (aproximadamente el 70% de los drenajes de aguas residuales corresponden a descargas directas y sin emisor final); para descargar finalmente a la Bahía de Buenaventura, produciendo así, elevados niveles de contaminación en sus aguas, (se reporta por parte de la CVC que en 1.997 las aguas residuales que llegaron a la bahía demanda 14 ton/día de DBO₅, de la cual la actividad de procesamiento de productos pesqueros era responsable de 4.8 ton/día de DBO₅). En las áreas con esteros pequeños o con antiguos drenajes naturales, convertidos en caños de aguas residuales, el impacto es mayor, debido a la menor circulación del agua por la disposición de basuras domésticas, las que a su vez son el principal factor que provoca las inundaciones y los impactos ambientales para la salud de la población.

Las condiciones topográficas del tipo dendrítico del Municipio, sumados a la alta pluviosidad de la zona, hacen difícil la evacuación de aguas residuales y lluvias requiriéndose el uso de bombeos para su descarga a la Bahía. Esta situación se agrava por los asentamientos en zonas de bajamar, por debajo de la cota 5m, donde el costo de evacuación es sustancialmente mayor.

Estaciones de bombeo. En el sector de la isla, el sistema de alcantarillado cuenta con tres estaciones de bombeo, para evacuar las aguas residuales y combinadas hacia el océano pacífico; las estaciones de bombeo están ubicadas en el Centro, Pueblo Nuevo y el Firme (Viento Libre). Veamos una breve descripción de estas:

Estación de bombeo El centro. Está en capacidad de evacuar aguas residuales doméstica y combinadas. Tiene un área tributaria de 18.32 hectáreas y acepta un caudal medio diario de 38.8 L/S y hasta un máximo horario de 117.11 L/S. Esta estación tiene 4 bombas de 56 HP cada una para impulsar las aguas residuales combinadas; para las domésticas se utiliza una bomba de 25 HP a una velocidad de 1170 RPM. Para el adecuado mantenimiento de las bombas de aguas residuales y combinadas se requiere evacuar completamente los pozos de succión, función que deben cumplir las bombas de Achique Sumergibles las cuales requieren reemplazo total, teniendo en cuenta que no se encuentran en el sitio por causas que se desconocen de ahí que se requiere reemplazarlas rápidamente.

Estación de bombeo Pueblo Nuevo. Tiene un área tributaria de 25 has, se compone de 4 bombas de 40 HP para aguas combinadas y 3 bombas para aguas residuales, además posee 2 bombas de achique de 2 HP. Esta estación tiene una capacidad media de 85.89 Hs/S y una máxima horario de 130.31 L/S. El estado general de los equipos de esta estación presenta características similares a la de la estación de bombeo el CENTRO, por lo tanto, se requiere proceder a ejecutar las mismas labores de mantenimiento descritas para esa estación.

Estación de bombeo de El firme. Posee un área tributaria de 21.56 has y evacua las aguas residuales combinadas por medio de cuatro bombas de 28 HP, y para las aguas domésticas 3 bombas de 25 HP. También dispone de 2 bombas de achique, cada una con una potencia de 1 HP, con una capacidad de operar un caudal medio de 47.09 H/S y caudal máx de 85.61 H/S.

Debido al largo tiempo cesante de los equipos por la ausencia de operación de la estación, se encontraron circunstancias que hacen obligatorio el desarme de cada una de las bombas, ya que se encuentran mecánicamente totalmente atascadas y bloqueadas, presumiblemente por el óxido, falta de lubricación y/o la acumulación de lodos y las bombas de achiques que deben ser remplazadas.

En general, estas estaciones están siendo insuficientes para la evacuación de las aguas residuales de toda la ciudad hacia la Bahía de Buenaventura. Además no están cumpliendo con la capacidad diseñada, por el abandono en que se encuentran, impidiendo hacer uso de los bombeos, necesitando ser rehabilitadas. Dentro de las obras previstas por el Plan Maestro de Alcantarillado esta la estación de bombeo ubicada en el barrio la inmaculada, la cual tendrá 2 bombas sumergibles para aguas residuales de 28.2 Lp/s y 5 bombas de aguas lluvias de 725 Lp/s; ésta captará las aguas de un área tributaria compuesta de 14 has (B. Inmaculada). Esta estación tendrá como fuente receptora el estero pasando por un tanque Imhoff como tratamiento primario.

Redes o colectores y pozos de inspección. Lamentablemente no se posee información confiable acerca de las tuberías de alcantarillado instaladas en el Municipio de Buenaventura, pero se observa una baja cobertura; soportada en el crecimiento acelerado de la población, la falta de planificación en la localización de los asentamientos y en la instalación de redes en zonas de bajamar, que sumado a las diferencias de pendiente entre la vía y las construcciones

se constituyen en inversiones costosas y pérdidas, ante la ausencia de utilización de las redes por parte de los usuarios.

Se asume que las redes de tuberías tendrán unos diámetros entre 8 y 27 pulgadas y que existen como promedio, cuatro cámaras de inspección por cada cuatrocientos metros lineales de colectores. El Plan Maestro de alcantarillado en la primera etapa prevé la construcción de 18.35 Kms de colectores y 431 pozos de inspección con una capacidad de 326 Lp/s, 31 Lp/s y 74 Lp/s en la Nueva Frontera, Santa Cruz y La Inmaculada respectivamente. En estos sectores la primera etapa del Plan Maestro prevé 3218 Conexiones Domiciliarias con una cobertura del 100% en estos sectores.

Cobertura del sistema. En general el servicio de alcantarillado tiene una cobertura baja, debido básicamente a problemas de planificación urbanística (conformación de barrios en forma desorganizada y tugurial; el no cumplimiento de algunas especificaciones técnicas de trazado, diámetros, emplazamiento -en algunos sitios de la ciudad las redes se observan sobre las vías-; entre otras explicaciones). Ello hace que, **la cobertura efectiva no supere el 45%**, lo cual ha hecho que por años quebradas, canales y esteros se hayan convertido en “*el otro sistema de evacuación*” de la ciudad, como lo ejemplariza la tabla que sigue. En el sector suburbano sólo se tiene un cubrimiento del 10% de la población.

Finalmente podría afirmarse que el sistema de alcantarillado es el servicio que mayores disfuncionalidades presenta, no solo por lo acabado de manifestar, ya que como parte del conjunto de procesos de la ciudad, no contribuyen a configurar el sistema territorial de ésta y por ende a la articulación de otros bienes y recursos, obstaculizando así el desarrollo urbano.

Tabla 15. Conexión al alcantarillado por comunas en la ciudad

COMUNAS	% Conectado
1	63.3
2	100.0
3	50.8
4	35.0
5	-
6	37.9
7	41.5
8	70.7
9	47.6
10	72.6
11	86.8
12	24.9
TOTALES	55.3

Fuente: Acuavalle, 1994

Emisores finales y fuentes receptoras:

Actualmente entregan de manera directa a la bahía las aguas residuales provenientes de los sectores pesquero, maderero, industrial, procesadores de alimentos y bebidas, comercio, área portuaria, muelle petrolero y comunidad. Los impactos ambientales que el proceso de vertimientos viene causando a la anterior, pone de manifiesto lo dicho en el párrafo anterior.

La construcción de redes indiscriminadas y antitécnicas, producen una alta carga contaminante que llega a la bahía a través de 32 sitios diferentes de vertimientos que recogen las excretas de la parte continental de Buenaventura y de la isla de Cascajal (TOVAR, 1989), sobrecargando el sistema lo que provoca frecuentes inundaciones insalubres.

Los puntos de descarga más significativos (por cobertura y por estar previstos de sistemas de bombeo), son:

Uno en el centro (isla Cascajal, donde existe un incipiente emisario submarino que corre paralelo al muelle turístico, penetrando unos 800 mts a la bahía), longitud que además de precaria no tiene objeto pues se encuentra rota a escasos metros de su salida de la isla de Cascajal y se puede observar la evacuación de las aguas residuales apenas se entra al muelle.

Tres en el sector de Pueblo Nuevo, donde se localiza el mayor numero de empresas pesqueras y procesadoras de recursos hidrobiológicos.

Cinco en el barrio El Firme

Sistema de Aseo.

Componentes del sistema de aseo:

Recolección domiciliaria. Para el proceso de recolección de basuras, las antiguas empresas municipales dividieron la ciudad en tres zonas (insular, A y B), con un total de 11 rutas que cubren un número aproximado de 28.000 usuarios. La dificultad para un mayor cubrimiento obedece en parte al acceso imposible de los vehículos a algunos sectores por la carencia y el mal estado de vías .

El porcentaje promedio nacional de recolección pública o privada es del 60.88%, en Buenaventura es del 31.78%.

Tabla 16 . Sistema de disposición de basuras, viviendas particulares para la cabecera municipal respecto del total del municipio

AREA	TOTAL	SISTEMA DE DISPOSICION			
		En río o quebrada	En patio, zanja o Baldío	Quema o Entierro	Recolección pública o privada
B/tura -total	44.826	14.643	12.871	3062	14.250
%	----	32.67	28.71	6.83	31.79
Cabecera	38.285	12.546	9.150	2.394	14.195
%	----	32.77	23.90	6.25	37.08

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal 1.998 / 2.000

De acuerdo con cifras de “Fundareciclaje” (1994), en Buenaventura las viviendas producen un 73.5% de desechos orgánicos y un 26.4% de desechos reciclables; el comercio produce el 41.2% de orgánicos y 58.8% de material reciclable y las industrias el 86% de orgánicos y el 13.7% de reciclables. Las zonas de Las Galerías producen un 100% de orgánicos, lo mismo que los hospitales, clasificados como productores orgánicos y de mezclas. Siguiendo el ritmo de crecimiento de la población y el que las actividades en el puerto son las mismas, se ha asumido que esta composición no ha sufrido los mayores cambios.

Tabla 17 Composición de los residuos sólidos en Buenaventura.

COMPOSICIÓN.	PRODUCCIÓN ton/día	PORCENTAJE %
Papel y Cartón	26.01	14.45
Vidrio	10.64	5.91
Plástico	8.82	4.90
Metales	3.26	1.81
Textiles	1.53	0.85
Orgánicos	129.78	72.00
Total residuos sólidos	180.00	100.00

Fuente: Fundareciclaje,

Barrido de calles. Esta labor se cumple en el sector céntrico de la ciudad y se ha visto disminuida por la situación financiera del municipio.

Mantenimiento de redes de alcantarillado. Esta labor se realiza en épocas de alta lluviosidad en los sectores del centro de la ciudad y a lo largo de la avenida Simón Bolívar. El mantenimiento del alcantarillado es deficiente, generando sobrecostos por reposición de redes antes del tiempo presupuestado.

Disposición final de desechos. La Alcaldía dispone de un basurero provisional a cielo abierto con serias deficiencias técnicas y ambientales, en el kilómetro 16 de la vía a Cali entre Citronela y Córdoba, el cual ha sido intervenido en varias ocasiones por CVC.

Es característico la práctica popular de colocar las basuras en cualquier lugar: Parques, calles, lotes, espacios públicos, lugares abandonados, esteros, cursos de aguas y finalmente en el mar.

En varios sectores marginales de la ciudad se acostumbra rellenar con basuras (y otros materiales como grava, madera, entre otros) ciertas áreas de bajamar, especialmente en los esteros, también construir vías y lotes para sus viviendas paleolíticas, con graves riesgos para las edificaciones y vías, ante la presencia de gas metano y los fenómenos de licuación sobre la geología superficial, tanto como impactos sobre la salud. Los barrios que fueron construidos mediante el relleno con basuras son: La Playita, Bajo Firme, La Inmaculada, Bellavista y Juan XXIII, Miraflores, San Francisco, Viento Libre, Lleras, entre otros.

Los residuos especiales no presentan un manejo especial, estos son dispuestos de igual manera que los comunes e incluyen basuras de galerías, los hospitalarios e industriales. En un convenio realizado entre la Alcaldía y la CVC se definió un lote localizado en la vereda de Zacarías -carretera Simón Bolívar-, que cuenta con los diseños para un relleno sanitario y el estudio de impacto ambiental. El proyecto se encuentra en el Ministerio del Medio Ambiente para el concepto ambiental.

Sistema de energía eléctrica.

Componentes del sistema eléctrico.

Redes regionales de transmisión. En la actualidad la capacidad instalada en Buenaventura es de 96.9 MVA, contando con la SE Málaga, aunque ésta presta servicio específicamente a Juanchaco y Ladrilleros. Esta capacidad se encuentra distribuida en cuatro subestaciones, así:

Tabla 18. Capacidad instalada y generación

TABOR	PAILON	MALAGA	TOTAL
34.4 MVA	25 MVA	12.5	25 WA
TOT 34.MVA	50 MVA	12.5	96.9 WA

Las subestaciones se conectan con la Central Hidroeléctrica del Bajo Anchicayá mediante una línea de doble circuito en 115 kv., de aproximadamente 35 Km de longitud, la que se interconecta con la red de 115 Kv del Valle del Cauca, por donde puede recibir alimentación adicional. Esta subestación transforma la energía del nivel de tensión a 13.200 voltios. En la ciudad está instalada la planta de Termotabor, con una capacidad de generación de 22 M.V., que es utilizada en caso de emergencia.

Redes de distribución domiciliarias. En 1995 el consumo de energía en Buenaventura fue de 159.93 GVM, lo que representa el 3.5% del consumo total del Departamento del Valle. El principal consumo en Buenaventura es de tipo residencial, con el 54.6% del total, lo que representó un consumo de 87.29 GVM en 1995.

Cuadro 4. Relación de causalidad entre las dimensiones y los servicios públicos.

DIMENSION	CAUSAS QUE AFECTAN EL ESTADO ACTUAL DE LOS SERVICIOS PUBLICOS DOMICILIARIOS
POLITICO ADMINISTRATIVA	Falta de voluntad política para dar cumplimiento a las normas y leyes (especialmente la Ley 142/94). Ausencia de liderazgo administrativo para ejercer controles sobre los entes que prestan los servicios. Bajo compromiso para la gestión de recursos y para la ejecución presupuestal No hay apropiación, formación y sensibilización de los líderes. Desestimulo a la participación y a la concertación de la comunidad por parte de los entes prestadores del servicio. Dificultades para la planeación conjunta y en equipo a largo (imperla el corto plazo inmediatista). Falta de investigación, análisis y mecanismos para aprovechar los recursos, para un mejor uso de los servicios.
CULTURAL	Manejo inadecuado de los servicios, debido a la no apropiación de planes de manejo racional. Ausencia de sensibilización y educación en cuanto al uso de servicios públicos y de manejo de residuos sólidos.
ECONOMICA	Concentración de la inversión nacional y regional en macroproyectos portuarios y de transporte, descuidando la inversión social.

Vivienda.

Según el plan nacer se han identificado 15 áreas de actividad residencial a saber:

AR 1, 3, 12 y 15 = De densidad alta
 AR 2, 4, 7, 8 y 9 = De densidad media alta
 AR 5, 6, 10, 11, 13 y 14 de Densidad media

De estas áreas la 1, 2, 3 y 4 se localizan en el sector insular, las restantes en el continente. El área total destinada a esta actividad es de 13.376.183 m² o 1.337,6 has aproximadamente. De acuerdo a la tabla N° 11 la distribución de el territorio urbano y su copamiento por distintas áreas es la siguiente:

Tabla 19. Clasificación de Areas dentro del perímetro urbano

Área total perímetro urbano	2.160.9 hectáreas
Área total de las comunas	1.337,6 has
Área ocupada en las comunas	1.118,57 has
Área libre en las comunas	470,89 has
Área útil fuera de las comunas	571,44 has
Apta para urbanización	396,04 has
No aptas para urbanización	175,40 has

La densidad de ocupación más altas se encuentran en las comunas 3, 4, 5 y 7. Las comunas 1, 6, 8, 9, 10 y 11 reportan una densidad media prevaleciendo en las dos primeras el uso comercial sobre el de vivienda.; en tanto las bajas son: la 2 y la 12, la primera predominantemente de uso mixto y la segunda residencial, ya que su topografía y cantidad de drenajes que la atraviesan no permite en muchas sitios adosamiento y por ello una serie de dificultades como la provisión de servicios, diseño de vías, posibilidad de otros acceso, lo contrario, la dispersión de las viviendas en los sitios ondulados posibilitaría el diseños ecológicos de replica en sitios similares a nivel nacional.

Tabla 20 Distribución de la vivienda por comuna y densidades propuestas por el Plan Nacer.

COMUNA N°	AR	No DE VIVIENDAS	AREA (has)	DENSIDAD DE VIVIENDA (viv/ha)	PLAN NACER DENSIDAD
1	1	3.104	133.57	23.24	70 y 117
2	2	2.403	124.15	19.35	50 y 70
3	3	2.161	36.30	59.53	70 y 117
4	4	1.905	42.36	44.97	50 y 70
5	5	4.602	101.35	45.41	30 y 70
6	6	3.424	141.87	24.13	30 y 70
7	7	5.272	93.85	56.17	50 y 70
8	8	5.546	157.70	35.17	50 y 70
9	9	3.178	104.95	30.28	50 y 70
10	10	4.749	195.35	24.31	30 y 70
11	11	4.535	134.40	37.74	30 y 70
12	12	4.108	319.60	12.85	30 y 70

Fuente: Planeación Municipal, Plan Nacer.

Según estudios realizados por la DIMAR sobre zonas costeras, las viviendas localizadas en zonas de alto riesgo superan las 15.000, en su mayoría palafíticas, siendo el área aproximada comprometida en esta problemática de:

Area aproximada:

Vivienda palafítica, de mala calidad y riesgo	413.8 has.
Vivienda en situación de riesgo físico	305.9 has.

Localización:

Sector insular : Comunas N° 3 y 4 y parcialmente la N° 5.
 Sector continental : comunas 5, 7, 8, 11; y al norte de las comunas 6, 9, y 10.

El promedio de las alturas de las edificaciones es de dos pisos. Destacándose algunos edificios de apartamentos con un promedio de 4 pisos y el Edificio Pacific- Center con 20 pisos. La tendencia de la ciudad es a ser horizontal, presentándose variaciones por la topografía, lo que hace que el perfil de la ciudad sea dinámico.

Situación de la tenencia de la vivienda

La legalización de los predios. Uno de los fenómenos característicos de la ciudad ha sido la apropiación de los terrenos mediante invasión, pudiéndose afirmar que "Buenaventura es una ciudad construida ilegalmente", situación esta que ha obligado a definir como política la legalización de los predios, es sí como hacia año 1.994 se titularon 438 predios, en 1.995 se titularon 565 predios y en 1.996 se titularon 262 predios, quedando pendientes 4.500 nuevas solicitudes para el año 1997, de las cuales 600 no eran titulables por el municipio por encontrarse en zonas de bajamar y 356 se encontraban en zonas de conflictos. Las comunas que más procesos de titulación han adelantado ante el INHURBA son en su orden: 12, 8, 11, 7 y 10.

La legalización de los predios es un factor determinante tanto para el propietario como para la administración, por cuanto esta última desconoce la totalidad de sus bienes, situación que le impide por una parte disponer de un banco de tierras y por otra evaluar las posibilidades financieras para implementar los mecanismos de la plusvalía.

Los programas de vivienda. Se han definido cinco programas de vivienda, ubicados en las áreas de expansión, donde se ha proyectado construir aproximadamente 3.000 viviendas. Los programas de vivienda viene siendo impulsados por la administración municipal -solo tres son privados-, el más representativo la Ciudadela Nueva Buenaventura con 1500 soluciones, se encuentra suspendido y en estado de abandono, generándose con ello sobre costos y por supuesto el descontento generalizado de la comunidad.

Cuadro 5. Programas de vivienda

PROGRAMAS	UBICACIÓN	COBERTURA (meta)	PLAZO Y FINAN.		TIPO	EJECUTOR
URBANIZACIÓN MARGARITA HURTADO	Barrio San Buenaventura AR-9	120 Viviendas	Mediano	M/pio. Nación Benef.	Unidad básica	Municipio
CIUDADELA NUEVA BUENAVENTURA	Cra 61ª c/le 17 hasta la calle 23 Gamboa	1500 Viviendas	Largo	M/pio. Nación Benef.	Vivienda Interés Social	Convenio M/pio. y Particular
URBANIZACIÓN PATRICIO OLAVE	C/le 9ª Cra. 72 AR- 12	87 Viviendas	Mediano	M/pio. Benef.	Vivienda Interés Social	VENCOLC
URBANIZACIÓN GERARDO VALENCIA C.	C/le 9ª Cra. 71 AR- 12	56 Viviendas	Mediano	M/pio. Benef.	Vivienda Interés Social	VENCOLC

URBANIZACIÓN BRISAS DEL MAR	Clle1ª con Cra 74. Aut. Simón Bolívar	1400 Viviendas P.E. 114 Viv.	Largo Corto	Nación Construc. Benef.	Vivienda Unidad Básica	CONSTRU ALPES
--------------------------------	--	------------------------------------	----------------	-------------------------------	------------------------------	------------------

Fuente: INHURBA, Municipio de Buenaventura-Alcaldía Mpal, 1999

Espacio Público.

Se define como aquel elemento de la estructura urbana que brinda los puntos de encuentro y promueve las relaciones cotidianas, el goce, el disfrute, la convivencia ciudadana, el intercambio de servicios, la recreación, permitiendo así elevar la calidad de vida de los habitantes. Se clasifican en esta categoría las plazas, plazoletas, parques, paisajes, andenes, zonas complementarias a los sistemas viales los cuales están íntimamente relacionados con los equipamientos urbanos, comunitarios, culturales, recreativos y deportivos que promueven la congregación de un gran número de personas en pos del bienestar común.

Dadas las condiciones que se presentan en Buenaventura y la reconocida falta de planificación de la ciudad se presenta una baja disponibilidad para generar y dotar adecuadamente el espacio público de la ciudad. Con excepción de las zonas céntricas, existe una marcada tendencia a dejar los espacios por fuera del área de construcción, vía ocupación particular del suelo, como áreas de recreación y de uso público o colectivo.

Componentes del sistema de espacio público².

Las Plazas. Se definen como un espacio público de intenso uso cotidiano y continua ocupación que sirven para albergar los distintos eventos cívicos de una comunidad. Por tal motivo es muy importante la localización, que se les de su representatividad urbana y su memoria histórica local. Buenaventura carece de estos espacios, presentándose la apropiación por parte de los distintos actores de otros escenarios a los cuales se les entrega esta connotación por fuerza mayor.

Las Plazoletas. Son lugares que se caracterizan porque prevalecen en ellos los elementos arquitectónicos que las conforman. Son espacios de congregación de escala menor al de las plazas, donde se establecen relaciones más próximas entre los edificios, el espacio público y los usuarios. Los más representativos de la ciudad son:

Plazoleta de El CAM: Con un área de 531.2 m² es el espacio donde cotidianamente concurren las personas que tienen alguna relación con los asuntos del gobierno local, como también de manera aisladas vendedores. Sin embargo, ésta no cumple con su función representativa, por cuanto el área útil se reduce a 123 m² y el acceso al Edificio administrativo no ofrece una valoración de la plazoleta, al estar ubicado de frente a la vía y no en relación a ella, hecho que le resta importancia. Ni la plazoleta ni el acceso al edificio están relacionados con el paisaje marino de la bahía y carece de equipamientos propios de estos espacios; a lo que se suma cierto grado de inseguridad en la horas nocturnas, restándole funcionalidad a dichos espacio y los cercanos.

² Dado que algunos componentes del espacio público, se han considerado en la descripción del equipamiento social disponible para la recreación y deportes, se consideran aquí algunos de ellos como son plazas, plazoletas, zonas verdes y los andenes

Plazoleta Nestor Urbano Tenorio: Con un área de 1.287,5 m², hace parte integral del parque que lleva el mismo nombre; se encuentra en buen estado de conservación y es el escenario utilizado para los eventos culturales, recreativos y políticos de mayor trascendencia en la ciudad. Es el lugar lúdico por excelencia y el más representativo de la ciudad, y el único que se encuentra integrado directamente al paisaje marino de la bahía.

Plazoleta Pascual de Andagoya: Con un área de 312.5 m² presenta un estado total de abandono, invadido totalmente por vendedores estacionarios. Juega un papel importante dentro de la estructura vial de la ciudad por cuanto sobre ella confluyen cuatro vías importantes y una peatonal, a lo que se suman la confluencia de actividades educativas y comerciales propias del sector. Esta plazoleta es considerada un hito urbano.

Plazoleta de Juan XXIII: Con un área de 750 m² está ubicada en un sector clasificado como residencial, pero debido al cambio de usos de residencial a comercial por la presencia de las ventas ambulantes, cuyas características son similares a la situación de la Calle Valencia. En ella se realizan actividades de recreación y actividades políticas en épocas electorales.

Los parques. Se definen como los lugares de espacio libre destinados a la recreación al aire libre y al contacto con la naturaleza. En los parques predominan los valores paisajísticos y naturales sobre cualquier elemento arquitectónico existente en su interior. En la ciudad se encuentran 14 parques que ocupan un área de 57.570 m², presentándose una concentración en la comuna 1 en número y área -3 parques ocupan 35.575 m², el 62.3% del área total de los parques urbanos. Las comunas de menor área en parques son la 2, con 250 m²; la 5 con 450 m²; la 6 con 400 m² y la 7 con 900 m². A continuación se detalla la información sobre los parques existentes en la ciudad.

Tabla 21. Descripción, localización, función y área de los parques urbanos.

NOMBRE DEL PARQUE	LOCALIZACIÓN	ESTRUCTURA BÁSICA	ÁREA (m ²)
Néstor Urbano Tenorio	Comuna 1	Unidad recreativa, deportiva, parque infantil, mirador	31.400
José Prudencio Padilla	Comuna 1	Parque, recreación pasiva, cancha de basket	2.925
Gerardo Valencia Cano	Comuna 1	Recreación pasiva	1.250
Montechino	Comuna 2	Recreación activa, deportiva, infantil y pasiva	4.000
Ecológico	Comuna 2	Recreación pasiva e infantil	1.120
De la Curva	Comuna 2	Recreación infantil y lúdica	1.625
Barrio Lleras	Comuna 3	Recreación infantil	250
Pascual de Andagoya	Comuna 4	Recreación pasiva	1.500
Del Cinco	Comuna 5	Recreación pasiva	450
de San Luis	Comuna 6	Recreación pasiva	400
Eucarístico	Comuna 7	Recreación pasiva e infantil	750
del 14 de Julio	Comuna 7	Recreación infantil y pasiva	900
María Eugenia	Comuna 8	Recreación activa	6.500
Ciudadela Colpuertos	Comuna 11	Recreación pasiva	4.500
TOTAL			52.570

Zonas verdes. Son aquellos lugares con espacio libre que sin tener un uso preestablecido articulan diversos usos en la ciudad. Las zonas verdes existentes en la ciudad fueron

determinadas básicamente por la construcción de la Avenida Simón Bolívar, donde se conformaron los separadores entre las dos calzadas; suman en total un área de 58.550 m². Las demás zonas verdes que se detectan en la ciudad no tienen esa definición, ya que corresponden a terrenos baldíos unos y otros de propiedad particular, al interior de las comunas, susceptibles de ser invadidos en cualquier momento. En la siguiente tabla se relacionan la localización y áreas de las zonas verdes.

Tabla 22. Inventario de zonas verdes y área

UBICACIÓN DE ZONAS VERDES	ÁREA (M ²)
Frente al Edificio de El CAM	9.450
Frente a Nayita -Avenida Simón Bolívar -	500
Bodega Flota Mercante Gran Colombiana	1.300
Frente a la Sombrita de Miguel -Avenida Simón B -	4.875
Frente a la Bodega ALMACOOP	5.629
Frente a ALMAVIVA	500
Frente al SENA	2.875
Frente a Juan XXIII	2.250
Frente a Bellavista	8.175
Frente a la cárcel de varones	2.875
Frente a la Univalle	2.125
Frente a los Manglares	11.100
Frente a la Independencia	2.875
AR – 11	4.625
AREA TOTAL	58.550

Escenarios culturales: Se entiende por escenarios culturales públicos aquellos teatros al aire libre que poseen infraestructura básica que permite la congregación de personas en torno a un acto o espectáculo público cultural. En Buenaventura solo existe solo uno (1): la media torta del Parque Néstor Urbano Tenorio. Las actividades culturales se improvisan y/o adaptan en los espacios comunitarios de las comunas, escuelas y colegios, ante la inexistencia de ellos en las comunas.

Escenarios Deportivos: Son aquellas infraestructuras destinadas a la practica y ejercicio competitivo de actividades deportivas. Existen en la ciudad 11 escenarios deportivos, no todos en las condiciones y dotaciones mínimas, ocupan un área total de 68.142 m². Esta infraestructura se complementa con la existencia en algunas comunas de canchas múltiples, en las mismas condiciones que los anteriores.

Tabla 23. Inventario de escenarios deportivos urbanos

ESCENARIO	ÁREA (M ²)	ESCENARIO	ÁREA (M ²)
1. Zona Deportiva del Parque Néstor Urbano Tenorio.	1.100	7. Zona deportiva AR-9	5.000
2. Coliseo cubierto de Buenaventura.	1.500	8. Cancha de la Independencia	5.000
3. Cancha de Montechino	9.282	9. Zona deportiva Unión de Vivienda	3.500

Continuación tabla 23.

ESCENARIO	ÁREA (M ²)	ESCENARIO	ÁREA (M ²)
4. Juan XXIII	600	10. Zona deportiva Nueva Granada	3.200
5. Estadio de Bellavista	11.200	11 Zona deportiva El Ruiz	800
6. Polideportivo El Cristal	29.000	TOTAL	68.142

Fuente: Equipo POT, 1999

Los andenes: Son los espacios públicos por excelencia. Buenaventura es una ciudad carente de andenes, los existentes corresponden a un área de 75.584 m² y se localizan en la zona centro y sector de pueblo nuevo, pero se encuentran en un alto porcentaje invadidos por los vendedores estacionarios o son utilizados como parqueaderos de vehículos. El peatón compite con el vehículo en la utilización de las vías, que cumplen la doble función de andén y vía vehicular. Adicionalmente y como una respuesta cultural se han adaptado puentes peatonales como sistema de comunicación entre las viviendas en las zonas palafíticas. En muchos sitios de la ciudad las vías cumplen la función de andenes. Y en las zonas donde existen viviendas sobre pilotes, las extensiones exteriores de las casas cumplen dicha función.

Situación actual del espacio público.

Situación administrativa: La administración del espacio público está en cabeza del administración local quien utiliza diversas dependencias para atender de modo precario este atributo. El mantenimiento de los parques corresponde a la Corporación para la Recreación Municipal; los escenarios deportivos están adscritos al Instituto Municipal del Deporte; los parques se mantienen o construyen a través de la Secretaría de Infraestructura Vial y de Transporte. El control del espacio público lo realiza la Oficina de Control Físico adscrita a la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

Cobertura del espacio público: Buenaventura cuenta con 266.281 m² de áreas destinadas a diversas actividades que apropian espacio público, conforme lo estipula el artículo 5 del decreto - ley 1504 de 1.998. Las áreas se distribuyen así:

Tabla 24. Áreas de espacios públicos urbanos

ELEMENTOS DEL ESPACIO PUBLICO	ÁREAS M ²
1. Plazoletas	4.575
2. Parques	57.120
3. Zonas verdes	58.550
4. Andenes	75.584
5. Escenarios Deportivos	68.142
6. Escenarios culturales	6.992
TOTAL	286.263

Fuente: Equipo POT

La cobertura arroja un índice de ocupación de 0.99 m²/hab., que genera un déficit cuantitativo de 14.01 m²/hab., el área mínima permitida es de 15 m²/hab. Si a esta información se le resta el área ocupada por otras actividades, el espacio público de la ciudad se reduce a la mínima expresión. Como un hecho significativo y cultural que hace más evidente esta situación de

déficit se presenta con el uso recreativo que la comunidad da a las calles (en su mayoría sin pavimentar) y la utilización de la comunidad de los espacios de recreación disponibles en las escuelas y colegios los fines de semana.

Al interior de las comunas la situación se hace más crítica toda vez que la infraestructura existente, independiente de su localización, es usada por todas las personas de la ciudad, de todas las edades. Ello, complejiza más la situación si se tiene en cuenta que el porcentaje de población menor de 25, es del 60%.

Las plazoletas y parques en su gran mayoría están localizadas sobre vías de alto tráfico como es el caso de la Avenida Simón Bolívar, generando un riesgo por accidentes para los usuarios, impactando la salud mental de la población.

Las ventas estacionarias constituyen el elemento más notorio de deterioro y disfuncionalidad de la calidad del espacio público. Según el Censo realizado por la Oficina de Control Físico en el primer trimestre de 1.999 existen en la ciudad 958 vendedores estacionarios, de los cuales el 31.5% (345) se localizan en el sector de "la Calle Valencia" y "plazoleta del Pascual de Andagoya", el 30% (340) realizan su actividad en la zona céntrica, el 15.34% (147) en el sector de "la Playita", el 12.52% (120) en la Plazoleta de Juan XXIII y el 0.62% (6) en el sector del barrio La Independencia. Adicionalmente, los vendedores formales ocupan el espacio público con la ubicación de sus vitrinas, mesas y sillas y equipos de procesamiento de alimentos. En septiembre de 1.998 se identificaron 82 establecimientos comerciales en la zona céntrica que ocupaban los andenes como extensión de sus negocios.

Los escenarios deportivos disponen de los elementos mínimos para su funcionamiento y su mantenimiento se realiza en forma irregular. El índice de ocupación de escenarios de 1m²/hab. Se observa así mismo que los pocos establecimientos deportivos no garantizan el acceso de la población en general, por cuanto deben estar en un radio de acción no mayor a 600 mts. Existe adicionalmente una estrecha relación entre zonas no consolidadas y la falta de escenarios, las comunas 4, 5, 6, 7, 11 y 12 carecen de este tipo de escenarios y son las que cuentan con la población de estrato social más bajo y una mayor concentración poblacional.

Una ciudad convencional como se dijo requiere mínimo de 15 m²/hab de espacio público, *en el caso de Buenaventura se requieren en forma adicional disponer de 395 has como mínimo para equilibrar el desbalance existente, lo que equivale a un área igual a la isla de Cascajal* que alberga a cuatro comunas. Esta área debe estar ubicada en zonas cercanas a las viviendas para garantizar su utilización por parte de la población joven e infantil de la ciudad, además debe contar con la dotación necesaria para estimular el desarrollo físico, mental y espiritual de los bonaverenses.

Pese a que la ciudad está inmersa en una bahía, cuenta con cinco esteros que la abrazan, un sinnúmero de desagües naturales y quebradas y una vegetación exuberante, ésta, niega dicha condición natural, permitiendo que tales espacios y su paisaje se restrinjan al disfrute de particulares, quienes vienen a través del tiempo cerrando las opciones de ingreso de la comunidad y a posibles actividades productivas, estos espacios. El espacio público natural de una región con alta biodiversidad no hace parte de los valores ciudadanos propios, reflejándose como una de sus grandes debilidades. La no apropiación social de sus valores paisajísticos como espacios públicos, connota una falta de identidad cultural sobre la ciudad y su entorno.

Resumen de la problemática funcional del espacio público.

El espacio público en Buenaventura es escaso y el poco que existía ha ido desapareciendo gradualmente. Esta situación se explica por el desarrollo urbanístico espontáneo y anómico, que hacen al espacio público caótico. No existen por ejemplo paseos peatonales y donde se ha considerado construir aceras, estas se hacen de modo inadecuado, de tal modo que el tráfico peatonal no es fluido y agradable, a lo que se suma la constante invasión de estos espacios por parte del comercio formal y el informal, y hasta de las mismas viviendas.

Pero si bien es cierto que el desarrollo urbanístico ha avanzado en la forma referida, lo cual demuestra la debilidad en cuanto al tema de la planeación, hay que hacer mención también al pobre control ejercido por las autoridades y el mal comportamiento ciudadano que se expresa en el irrespeto a los bienes públicos y colectivos y, refleja la inconsecuencia en la valoración de lo propio.

Al advertir sobre lo anterior, las acciones a trabajar con el fin de garantizarle a la ciudadanía Bonaverense óptimos espacios públicos, tienen que ir en varios frentes entre los que se cuentan:

- ✚ El mejoramiento de los niveles de gestión pública, lo que supone desarrollar un óptimo sistema de planeación, en especial la urbanística; aumento de los niveles de ejecución presupuestal en lo concerniente al desarrollo de programas de recuperación y creación de espacios públicos, los cuales hasta el presente han sido muy escasos, entre otros aspectos.
- ✚ Fortalecimiento institucional de las entidades encargadas de promover y controlar el buen uso del espacio público, ya que hasta la presente su labor ha arrojado pocos resultados.
- ✚ El ornato ciudadano, lo cual debe convertirse en prioridad ciudadana.
- ✚ Trabajar en un programa integral de formación de una nueva cultura urbana, que conlleve a un cambio en el comportamiento cívico, que se refleje en la estructura y desarrollo físico de la Ciudad.
- ✚ Impulsar propuestas de desafectación, compra y adecuación de zonas edificadas por zonas verdes

Sistema y equipamiento de transporte.

Componentes del sistema de transporte:

La condición natural de Buenaventura de ser una ciudad de interés nacional y regional hacen necesario abordar el sistema en mención con una visión más global de la meramente local.

El *Sistema de transporte terrestre* se divide en: a) transporte por carretera, integrado por el transporte de carga, regional de pasajeros y, terrestre urbano y; b) transporte férreo.

Transporte por carretera:

El transporte de carga: En 1.998 se registraron en promedio diario 1.622 camiones que circularon por el peaje de Loboguerrero con destino a Buenaventura. De éstos el 22% (354 vehículos) correspondieron a camiones que entraron y salieron vacíos sin haber logrado

transportar carga en ningún sentido, constituyéndose en una oferta inoficiosa generadora de deseconomía para el sector, hecho que se presenta por la característica en el movimiento portuario que recibe 2.5 veces más carga de importación que de exportación; amén de que los camiones entran a la ciudad en busca de carga.

El transporte regional de pasajeros es atendido por nueve empresas vinculadas al Terminal de Transporte con recorridos usuales regionales hacia Cali, Buga y Tulúa y los interregionales hacia Bogotá y Medellín. Desafortunadamente, la única vía que comunica a Buenaventura con el resto del país se ha visto afectada por la inseguridad y ello ha generado un desequilibrio económico en la relación pasajero / vehículo.

Tabla 25. Comportamiento del servicio de pasajeros en Buenaventura.

AÑO	MOVIMIENTO DE VEHÍCULOS.	MOVIMIENTO DE PASAJEROS.	RELACIÓN PASAJEROS/ VEHÍCULO	VARIACIÓN
1994	73.739	528.336	7.2	-
1998 (*)	82.178	418.208	5.1	-29.2%

Fuente: Anuario Estadístico Del Valle 1994 Y 1996. Y datos recogidos por el Equipo PAAL (1999). (*). Los valores son un estimado con base en la información hasta el mes de julio de 1999.

Transporte Terrestre Urbano: Las ocho empresas existentes en Buenaventura para el transporte urbano no prestan el servicio a la comunidad de manera eficiente, pues cubren solamente el 60% de las rutas. Existe un alto porcentaje del servicio de transporte público atendido por automóviles (taxis) que contribuyen a la alta densidad y copiamiento de vías, como a la contaminación del ambiente.

Tabla 26. Relación Empresas Transporte Urbano Y Rutas en Buenaventura.

EMPRESAS	RUTAS
Coomobuen	5-3-11
Coomoepal	1-5-6
Soc.Vallecaucana De Transportadores	1-2-3
Unitax.	5-9-10
Coogranalpa	4-3-5
Bravo Hermanos	5-6-7
Línea Buenaventura	2-4-5
Transportes Colombia	5-6-7
Total de empresas: 8	24

Fuente: Planeación Municipal Buenaventura.

La oferta de transporte urbano se complementa con el servicio de micros y taxis colectivos y por el de camperos, el servicio que prestan estos últimos no es funcional a la topografía ya que sus rutas no cubren las zona altas y de difíciles acceso que posee la ciudad, dejando sin cobertura un buen número de usuarios residentes en estas.

En general las rutas presentan las siguientes características:

Las longitudes de las rutas están entre 3.1 y 5.9 Km, para recorridos cortos.

Las rutas de largo recorrido atraviesan la ciudad desde su entrada por la vía principal hasta la cabecera de la isla, es decir alrededor de 13 kilómetros, más el regreso 26 Km. Solo una ruta la N° 10 presta este servicio

El tiempo de recorrido está en el rango de 20 min. y 1 hora con 22 min, como en el caso de la ruta N° 1.

El tiempo de servicio va desde las 6:00 a.m. hasta las 11:00 p.m.

Las frecuencias de despacho en las horas pico se encuentran entre los 4 minutos y los 6 minutos y en las horas normales, estas frecuencias son entre los 6 y los 10 minutos.

El número de vehículos necesarios para cada recorrido está entre 6 y 30, todo varía de acuerdo del tipo de automotor.

Red vial urbana. El inventario existente de la red vial básica de la zona urbana de Buenaventura, como la condición de tales vías por comuna arroja datos sorprendente de la primera respecto de las vías rurales, ya que por la extensión del territorio rural -una de las zonas más grandes del país- se cree que las segundas deberían ser mayores; en tanto, el porcentaje de las vías pavimentadas (105.900 mts) arroja una media del 54% para todas las comunas, de los 241.084 mts totales de vías que posee la ciudad.

Tabla 27. Longitudes vías zona urbana y suburbana

VÍAS CARRETEABLES		
ZONA	KM	%
Urbana y suburbana	316.4	62.9
TOTAL	503.4	100

Tabla 28. Longitudes vías según comuna y condición

COMUNA	1	2	3	4	5	6
VÍAS (MTS) *	18850	14440	2876	5460	16130	16780
PAVIMENT	18850	13660	2360	2370	10480	5360
% DE VIAS PAVIMENTs	100	95	82	43	65	32
COMUNA	7	8	9	10	11	12
VÍAS (MTS) *	13200	24230	19540	26460	22790	40830
PAVIMENT	4965	9495	9330	13280	9130	6620
% DE VIAS PAVIMENTs	38	39	48	50	40	16

Fuente: Planeación Municipal y equipo POT. (*) no incluye la zona suburbana

En general, el sistema vial presenta un alto porcentaje sin pavimentar (56.1%), un poco más de la mitad de la oferta vial, por lo que el parque automotor de Buenaventura sufre frecuentes trastornos. El estado en que se encuentran las vías es regular, el cual ha ido mejorando en la medida en que el Plan de Rehabilitación progresa; los tramos que se encuentran fuera de servicio presentan mal estado debido a que no han sido sometidos a ningún tipo de mantenimiento.

Las vías que según su clasificación están entre la V2 y la V6 se consideran secundarias ya que su función es la de conectar los barrios internos con la vía principal y servir de soporte al transporte local. Estas presentan un buen estado, exceptuando los anillos viales que son los de mayor uso para el transporte urbano y también las vías que sirven de acceso al terminal marítimo, por el transporte de carga. Numerosos barrios aun no se conectan entre sí por vías pavimentadas, siendo la situación, especialmente crítica, en las comunas 7, 11 y 12. Tampoco existen suficientes áreas destinadas al estacionamiento de vehículos, problema que es más notorio en el centro de la ciudad.

La topografía y el patrón de crecimiento longitudinal del casco urbano también contribuyen a hacer más complejo el fenómeno del transporte. Ya que como se viene aduciendo, es sobre la avenida Simón Bolívar que confluye todo el tránsito interno y el de las zonas rurales y la zona

suburbana. Esta circunstancia establece unos niveles de servicio deficientes y un flujo vehicular forzado, que hace necesaria la retención hasta por dos (2) en las afueras o entrada a la ciudad de los tractocamiones que van a la terminal marítima para poder agilizar el tráfico urbano.

El sistema de regulación y control del tránsito es deficiente; la señalización horizontal y vertical de la ciudad es mínima y frecuentemente inadecuada, lo cual crea desconcierto en los turistas y visitantes. A los que se le agrega la falta de conocimiento sobre normas de tránsito de la población migrante del pacífico y del interior del país, que hacen ver especialmente a la avenida, los anillos y las vías interiores en un cuadro de caos y deterioro. La expedición de licencias y el registro de vehículos es baja, así mismo el impuesto que por concepto de rodamiento capta el Municipio. Se calcula que aproximadamente solo el 10% de los vehículos particulares se encuentran matriculados.

El equipamiento del transporte por carreteras:

La red vial: Buenaventura y el interior del país se comunican a través de dos vías carretables: la carretera Simón Bolívar y la carretera Cabal Pombo con las características que se relacionan en la tabla N° 21.

La Carretera Simón Bolívar es una vía secundaria, su estructura se encuentra en mal estado, y está conformada por material granular de río. No cuenta con obras de drenaje adecuadas que garanticen una estabilidad en su estructura y poder ofrecer así tránsito seguro y confortable. Esta, originariamente fue la vía de acceso a la ciudad.

La Carretera Cabal Pombo, es una vía reciente, la cual ha sido mejorada por el Instituto Nacional De Vías Y Transporte, sus especificaciones garantizan una velocidad de diseño de 60 Km./h., permitiendo un flujo estable, pero con índices de accidentalidad medios. Esta vía es muy vulnerable a los derrumbes y deslizamientos, haciéndole insegura físicamente especialmente en épocas de invierno. La causa se debe a la inestabilidad en los taludes ante la presencia de múltiples nacimientos de agua. En teoría, la capacidad de la vía sería suficiente para permitir el tránsito de las cargas del comercio exterior proyectadas al año 2.020, pero el nivel de servicio resultará muy deficiente a partir del 2.010.

La carretera Cabal Pombo se intersecta en la ciudad con la Avenida Simón Bolívar (v1), que tiene una longitud de 14 Km. Con estructura de pavimento en asfalto y concreto hidráulico, cuya sección define dos calzadas de 7 mts, cada una, con dos carriles/calzada; está totalmente pavimentada pero con serias deficiencias debido a las rupturas causadas por la trepidación del intenso tráfico automotor. Además, se presentan constantes hundimientos por la calidad de los suelos que son de alta fragilidad.

Tabla 29. Características de las principales vías

CARRETERA	TIPO	LONG. KM	ANCHO CALZADA	ANCHO BERMA	ANCHO CUNETAS	M (%)	R. GIRO MIN.	Vd.
CABAL POMBO	Paviment o flexible, asfaltada	120	7.20	1.50	1.80	7	120	60
SIMON BOLÍVAR	Afirmado	136	6.40		1.00	8	70	

Fuente: Planeación Municipal

La Seguridad vial: El modo en que funciona el tráfico vehicular en Buenaventura se puede calificar de altamente riesgoso, a ello contribuye en buena medida el alto flujo de tráfico automotor; el mal diseño de vías; la precariedad y en algunos casos la no funcionalidad de los anillos viales; la ausencia de señalización tanto horizontal como vertical; la insuficiencia de zonas de protección, bermas, bahías, la velocidad de los automotores y, a los conflictos en el uso del suelo que copan buena parte de la geografía urbana y de manera especial el área circunvecina a la vía principal.

El sitio de mayor ocurrencia de accidentes de tránsito es la Avenida Simón Bolívar, en todo el trayecto que atraviesa la ciudad, (14 kms), donde confluyen todas las modalidades de transporte de carga, intermunicipal de pasajeros y urbano. Los accidentes también se presentan en menor escala en el centro de la ciudad donde la ocupación constante de sus vías y andenes es la característica principal. Los puntos críticos de mayor accidentalidad son: calle 5ª con carrera 11, calle 3ª con carrera 5ª, la avenida Simón Bolívar sector peatonal que cruza hacia el colegio Pascual de Andagoya.

Según las estadísticas presentadas por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Buenaventura, en 1998 se registraron 651 accidentes de tránsito, siendo el mes de diciembre el de mayor registro con 71. Los vehículos que más se accidentaron fueron los taxis con 441 casos, seguidos de los tractocamiones con 192 casos.

Los riesgos físicos para la población reseñados el mismo año se tradujeron en 129 lesionados y 34 muertos en accidentes de tránsito. Hay que tener en cuenta que más del 40% de estas víctimas son peatonales; situación que debe llevar a la reflexión sobre el tipo de diseños más óptimos para la movilización interna en la ciudad y la definición al mismo tiempo de prioridades desde el punto de vista vehicular o peatonal en los mismos.

El Sistema férreo.

La red férrea del occidente colombiano tiene una longitud de 1.113 kilómetros, de los cuales 686 se encuentran fuera de servicio y 427 en funcionamiento. Están en proceso de rehabilitación 3 líneas: Buenaventura-Yumbo, Puerto Berrío-Medellín y Zarzal-Armenia. Actualmente Ferrovías está elaborando la concesión de la vía Medellín-Buenaventura. La línea férrea actualmente presenta serias limitaciones físicas y algunos tramos están sobre zonas de riesgo, al igual que atraviesan territorios colectivos de comunidades negras y de comunidades indígenas que están a la expectativa de titulación para convertirse en territorios colectivos y resguardos.

Tabla 30. Red férrea de occidente y condición

TRAMO	EN SERVICIO (kms.)	FUERA DE SERVICIO (kms.)
Medellín - Grecia - Puerto Berrío	191	
Cartago - Medellín		298
Cartago - Pereira		23
Buga - Cartago		107
Buenaventura - Buga	236	
Zarzal - Armenia		57
San Joaquín - Armenia		50
Cali - Popayán		151
TOTALES	427	686

FUENTE: Estudio Plan Maestro del Transporte

De acuerdo a la política de transporte del Gobierno Nacional, el tren de carga se recuperará a través de la concesión de la rehabilitación, mantenimiento y operación de la red férrea del Pacífico, desde Buenaventura hasta La Felisa. La concesión tiene una duración de treinta años y comprende 499 kilómetros de los siguientes tramos: Buenaventura - Cali, 174 kilómetros; Cali - Cartago, 173 kilómetros; Cartago La Felisa, 112 kilómetros y Zarzal - La Tebaida, 40 kilómetros. Se aspira a movilizar 1.200.000 toneladas de carga. El volumen de carga que se transporta actualmente por este modo es muy bajo con respecto a su potencial.

Par la funcionalidad del sistema se cuenta con dos terminales en Buenaventura uno localizado en las instalaciones de la actual Sociedad Portuaria y otro en los talleres localizados al frente de la subestación el Tabor de la EPSA. Los puntos más críticos del trazado localizados en la trama urbana se encuentran entre el puente del Piñal y el Barrio Inmaculada y a lo largo de su recorrido por las comunas 6 y 9.

Actualmente la línea férrea solo es usada para el transporte de carga, desaprovechando la infraestructura existente para el transporte urbano o periurbano, su infraestructura es inadecuada, hecho que no permite en el presente el buen funcionamiento del ferrocarril; el parque ferroviario ha venido decreciendo a causa de la disminución sistemática de recursos para repuestos y personal técnico.

Sistema de transporte marítimo y fluvial.

Transporte marítimo internacional ¹: La Zona Portuaria de Buenaventura registra un amplio movimiento de carga especialmente a través de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, la cual cuenta con una capacidad de almacenamiento de carga en bodega, patios, cobertizos y silos de 1.200.000 m². A la anterior se agrega el Gran Muelle que también tiene una amplia capacidad de almacenaje. La carga que moviliza actualmente a través de las naves es la siguiente:

¹ La descripción más detallada del transporte marítimo, su capacidad y movimientos de cargase hace en el capítulo de la dimensión económica y en de las relaciones urbano - regionales

Tabla 31. Movimiento de naves 1998

TIPO DE NAVES	%
Buques Portacontenedores	53
Buques Carga General	23
Buques Graneleros	12
Buques Granel Líquido	12
TOTAL BUQUES	100

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, 1998.

Transporte fluvial y de cabotaje: Las rutas más utilizadas para la navegación son los esteros, los canales y ensenadas conformados por los ríos que tienen su desembocadura en la bahía de Buenaventura y los cuales son aprovechados como vías de transporte interveredal de carga y pasajeros hacia los corregimientos y veredas de mayor centralidad. No así, la zona urbana aprovecha el gran potencial que ofrecen los esteros San Antonio, Aguacate y otros como Amazonas, Hondo, Pailón los cuales pueden utilizarse para el tráfico flotante, el transporte público y privado, el turismo, paseos, servicios municipales, etc; aunque se desconocen estudios que den razón de ello.

El transporte de cabotaje es de orden *intermunicipal, interveredal y turística*. En cualquiera de los niveles, esta modalidad de transporte es más rural que urbana, es en esta última zona donde la infraestructura de atraque y zarpe de embarcaciones, las empresas, como los propietarios se encuentran. El servicio es más usado por los habitantes de las zonas altas de los ríos y de otros municipio vecinos. Se podría decir que las decisiones sobre la prestación del servicio se toman en la zona urbana, lo que en su momento afecta las actividades en la zona rural.

Sistema de transporte aéreo.

Buenaventura cuenta con dos aeropuertos, ambos están ubicados en la zona rural, el principal se encuentra en la cabecera del corregimiento de Zacarías, distante 5 Km de la ciudad. Dispone de una torre de control con radio ayuda, una pista con una longitud de 1.200 mts y 20 mts de ancho con capacidad de rodamiento para aviones de 50 pasajeros. Presta un gran beneficio a los habitantes de Buenaventura ya que tiene rutas como B/tura - Bogotá - B/tura y B/tura - Pereira - B/tura, además de las rutas a algunos municipios del Choco. El otro aeropuerto está en el Corregimiento de Juanchaco y Ladrilleros, y su manejo es hecho por La Armada Nacional..

El aeropuerto de la ciudad presenta serias limitaciones físicas para su expansión, como terminal internacional o nacional con capacidad para albergar un mayor volumen de carga o un mayor número de pasajeros. La ruta de intercomunicación aérea se ve afectada por la alta peligrosidad que presenta el cañón del Dagua, no así la franja costera, la de mayor potencial para la movilización turística, la cual no es aprovechada ante la inexistencia de un sistema aéreo que una a Buenaventura con le resto del sistema aeroportuario del pacífico. Es importante destacar que la inseguridad y los riesgos se ocasión por la carencia de ayudas de aéreo navegación.

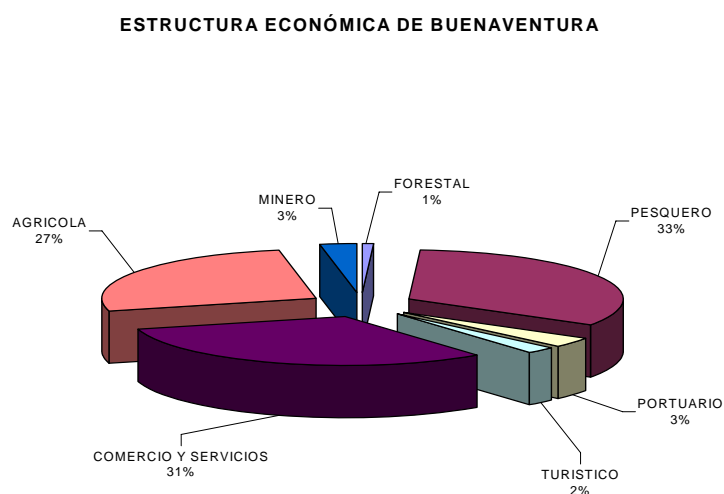
El equipamiento económico.

Estructura económica y composición sub-sectorial. La estructura Económica del Municipio de Buenaventura en la zona urbana está compuesta por 5 grandes sub-sectores: forestal, pesquero, portuario, comercio y servicios y, turismo. (ver tabla siguiente y gráfica N° 1). Existiendo además, una relación comercial directa entre las actividades rurales con la ciudad.

Tabla 32-. Unidades económicas por subsector.

SUB-SECTOR	UNIDADES ECONOMICAS	PARTICIPACIÓN %
FORESTAL	124	0.87
PESQUERO	4676	32.88
PORTUARIO	480	3.38
TURISTICO	320	2.25
COMERCIO Y SERVICIO (se excluye Serv. Portuario)	4.454	31.32
AGRICOLA	3.780	26.58
MINERO	386	2.72
TOTAL	14.220	100.00

Gráfica N°1. Distribución de sectores productivos municipio de Buenaventura.



Como observa el cuadro es el sub-sector pesquero (incluidos los pescadores artesanales) es el que presenta la mayor cantidad de unidades económicas del Municipio, con una participación del 32.88% del universo de los subsectores, le siguen en su orden el sub-sector de comercio y servicios con el 31.32% y el Sub-sector agrícola con el 26.58%.

El equipamiento económico está ligado a componentes de la infraestructura de vías y transporte y servicios públicos ya analizadas, por lo cual es indispensable abordar en este ítem lo concerniente a las unidades económicas de cada comuna. En la comuna No. 1 donde se localiza el centro de la ciudad se caracteriza por concentrar el 85% de la actividad de comercio y servicios local. La comuna N° 2 se destaca por su alta participación en la actividad portuaria de comercio internacional, seguido por la comuna N° 5 que conjuga actividades de comercio y

servicios, como las actividad pesquera, maderera, turística, carga y pasajeros. Siendo esta última zona la más heterogénea y la que genera mayores conflictos con otros usos y por alta congestión que provee este sitio para la ciudad por ubicarse en ella el Puente El Piñal que une el sector insular con el continental, al solo contar con dos carriles.

La comuna N° 4 presenta conflictos por la multiplicidad de usos con alto impacto ambiental, y la comuna N° 7 alta presencia de comercio informal (vendedores ambulantes), y actividad comercial formal sobre la avenida Simón Bolívar. En las demás comunas la composición por subsectores es incipientes, cuyas actividades son propias de la economía simple reproductora, es decir, negocios pequeños de comercio para el diario.

Existe una estrecha relación en la ubicación de las unidades económicas representativas de la ciudad con los diversos sistemas de comunicación: en el sector céntrico, sobre el estero San Antonio, todo el borde de la isla Cascajal, a lo largo de La Avenida Simón Bolívar y en lugares puntuales al interior de las comunas, que se encuentra directamente relacionado con una actividad comercial (plazas de mercado) y de comercio mayorista de productos provenientes de la zona rural del municipio y de municipios circunvecinos.

Las comunas de mayor que concentración del empleo directo son la N° 1 con 9.429 (52.96%), seguida de la comuna N° 5 con 2.883 (16.19%) y de la comuna N° 2 con 869 (4.88%); en ésta última se localiza el terminal de carga internacional y de pasajeros (intermunicipal), cuyas actividades generan empleos temporales relacionados con el sector transportista, de servicios y comercio.

El 69.33% de las unidades económicas y el 79.43% del empleo se desarrolla en la isla la cual incluye las comunas N° 1, 2, 3, 4 y una porción de la comuna N° 5 (esta última tiene parte en el continente). Esta concentración mixta de actividades económicas en cinco de las doce comunas, genera conflictos de uso, congestión, y largos desplazamientos entre los lugares de residencia y de trabajo, agravando el fenómeno de las deseconomías urbanas. Un resumen de esta dinámica se describe en la siguiente tabla.

Tabla 33. Resumen radiografía económica por comunas

COMUNA	UNIDAD ECONOMICA	PARTICIPAC %	EMPLEOS GENERADOS	PARTICIPACION %
1	1.729	33.93	9.429	52.96
2	514	10.15	869	4.88
3	211	4.17	441	2.48
4	90	1.77	520	2.92
5	978	19.31	2.883	16.19
6	117	2.31	267	1.50
7	340	6.71	766	4.30
8	283	5.59	823	4.62
9	58	1.14	103	0.58
10	264	5.21	550	3.09
11	224	4.42	516	2.91
12	268	5.29	636	3.5
TOTAL	5.066	100	17.803	100

Fuente: Base de datos Cámara de Comercio y trabajo de campo equipo POT.

Equipamiento para el almacenamiento de combustibles fósiles.

Buenaventura ha sido hasta la fecha un puerto de importación de hidrocarburos refinados, especialmente gasolina y A.C.P.M., los cuales se transportan a través del poliducto Buenaventura – Yumbo y carrotanques por la carretera a Cali. La zona urbana surte su gasolina y A.C.P.M directamente de los tanques de ECOPETROL, donde la compran las estaciones de gasolina, que las transportan con sus propios carrotanques. El consumo diario de combustibles según ECOPETROL (1999) es de 1.100 barriles de gasolina equivalente a 46.200 galones y 42.000 galones de ACPM.

Las estaciones de servicio se encuentran ubicadas en las siguientes comunas:

Comuna 1: Barrio El centro, Servicentro ESSO N° 134
Comuna 5: (zona insular) Barrio La Esperanza, Servicentro Calimar
Comuna 7: Barrio El Modelo
Comuna 7: Barrio 14 de Julio
Comuna 11: Barrio Cascajal
Comuna 12: Km 11 Carretera Simón Bolívar, Servicentro Brisas del Limonar

La ubicación todas estas estaciones representa riesgo para la comunidad y la ciudad, ya que todas se encuentran en zonas de uso residencial, destacándose la ubicación de cinco sobre la vía principal. Esta infraestructura ha sido recientemente involucrada en acciones de orden público, como sucediera en el mes de septiembre de 1.999 con la toma guerrillera que involucró un acto terrorista sobre el servicentro Brisas del Limonar en la comuna N° 12.

Sobre la infraestructura petrolera, ésta, además de albergar el combustible, también en ocasiones almacena carbón a cielo abierto, que es transportado desde Ubaté (Cundinamarca) en tractocamiones.

Aunque la infraestructura de almacenamiento y conducción presenta óptimas condiciones y manejo técnico-científico apropiado, para la comunidad bonaverense su ubicación representa un conflicto socio - ambiental latente. Esta unidad en conjunto con su sistema de distribución, el poliducto, poseen en la actualidad los respectivos planes de contingencia, a los que se suma hoy la Estrategia Internacional APPEL, que fuera presentada por ECOPETROL a la comunidad en el pasado de septiembre de 1999.

La anterior infraestructura, se complementa con el Muelle Petrolero que hace parte del complejo de la terminal marítima, este presenta un estado aceptable, aunque deteriorado en las conexiones, lo que provoca vertimiento de hidrocarburos a las aguas de la bahía. Según el diagnóstico ambiental hecho en 1994², se estableció que los niveles de contaminación encontrados por el Centro de Control de la Contaminación del Pacífico (CCCP – Armada Nacional) en la zona de Buenaventura, en años recientes (1991) eran de 1.16 Ug/l, "los equivalentes al Puerto de Omán, uno de los mayores puertos petroleros del planeta", así mismo, que los sedimentos en la zona del muelle petrolero presentaban concentraciones de 226 Ug/l registros muy similares a los presentados en el puerto de New York (324 Ug/l).

² Misión Siglo XXI. Diagnóstico Ambiental Ciudad de Buenaventura, Zona Urbana; Programa Regional de Gestión Ambiental "Verde Valle", diciembre de 1994, pág. 161

Equipamiento Social.

Educación:

Buenaventura cuenta con 303 planteles educativos (planta física) de los cuales se encuentran funcionando 505 centros educativos que brindan educación en básica primaria, básica secundaria, preescolar, educación especial y universidades, además de otras infraestructuras complementarias, que incluyen:

Cinco (5) Institutos Técnicos: Gerardo Valencia cano, Teofilo R. Potes, INTENALCO, Instituto Técnico Antonio Nariño, Liceo Femenino del Pacífico. Cuatro (4) núcleos educativos urbanos (San Rafael, Juan José Rondón, Simón Bolívar, San Buenaventura) y 18 centros educativos para adultos.

Una (1) Biblioteca Municipal, una sala de exposición y música de la Sociedad Portuaria Regional, 6 Clubes Sociales y Deportivos: Confamar, Sabaletas, del Pacífico, Colpuertos, Acuparque, La Marina. No posee Museos.

14 universidades, entre presenciales y a distancia: Uniquindio, Univalle, Católica de Manizales, Santo Tomás, Tecnológica de Pereira, Santiago de Cali, El Bosque, FUNDAEC, INTENALCO, Centro de Estudios Profesionales del Pacífico, Universidad Antonio Nariño, Universidad Andina, Católica Lumen y la Universidad del Pacífico creada mediante Ley 65 de 1988 (actualmente no presenta cobertura poblacional por estar en etapa de conformación). De estas solo 3 (Univalle, Uniquindio, Andina) ofrecen programas de pregrado. Las otras universidades ofrecen programas de postgrado. Y solo UNIVALLE cuenta con sede propia.

74 establecimientos de educación básica secundaria y media vocacional, 14 oficiales y 44 privados, que atienden una población de 22.116 alumnos del área urbana. Estos establecimientos en algunos casos se ubican en las proximidades a su vía principal de acceso la Avenida Simón Bolívar y cerca al centro de la ciudad en la zona insular, por lo que un gran número de los estudiantes deben trasladarse hasta el centro o a otros barrios. Adicionalmente a estas instituciones, existen cuatro (4) tanto formales como de capacitación, que ofrecen educación para el trabajo: EL SENA, El Centro de Educación para Adultos "Alfonso López Pumarejo, COMPUSISTEMAS e INGENIAR.

El municipio de Buenaventura presenta un apreciable número de aulas en regular y mal estado. Son pocos los establecimientos que cuentan con áreas para teatros, recreación y deportes. Se presenta una relación de un pupitre por cada dos alumnos. Existe deficiencia de laboratorios y talleres pedagógicos. Los sitios de recreación y deporte en su gran mayoría son sitios de recreo y en un alto número de casos los sitios de descanso son las calles y andenes. La dotación de espacios de bienestar infantil (tiendas escolares, restaurantes, cafeterías y enfermería se encuentran en regular y mal estado; los que en la gran mayoría de los establecimientos no existen.

El área total de los centros educativos en un 90% se encuentra por debajo del límite de 8 a 15 m² por alumno. Las edificaciones educativas en igual porcentaje carecen de áreas de expansión. Las características de estas infraestructuras es su dispersión en toda la ciudad, lo que dificulta los desplazamientos de los estudiantes y, la concentración en dos comunas la N° 8 y N° 9 de un número considerable de establecimientos públicos y privados (especialmente de los segundos) que espacialmente reflejan una línea en sentido sur - norte, que separa la ciudad, creando una cierta economía de aglomeración.

Salud.

En Buenaventura se presta el servicio de salud con la infraestructura que se detalla seguidamente:

Cuadro 6. Infraestructura De Salud Urbana Y Nivel De Atencion

CANT	INFRAESTRUCTURA	NIVEL DE ATENCION
1	HOSPITAL DEPARTAMENTAL	Segundo Nivel De Atención
11	PUESTOS DE SALUD EN LA ZONA URBANA	Primer Nivel De Atención
2	CENTROS DE SALUD URBANO	Primer Nivel De Atención
1	HOSPITAL LOCAL EN CONSTRUCCION (URBANO)	Primer Nivel De Atención

Fuente: Planeación Municipal, 1999

Un Hospital departamental, el cual no ocupa instalaciones adecuadas y su ubicación cerca a grandes depósitos de combustible representan un riesgo para la seguridad física de sus pacientes. Este hospital atiende al 80% de la población del municipio³, especialmente de su zona urbana, el otro, el hospital para tuberculosos -ubicado cerca de la estación de energía eléctrica El Tabor- no ocupan instalaciones adecuadas, son viejos cuarteles del ejército; el 20% restante, recibe atención en instituciones como el ISS, Confamar, consultorios privados y las EPS, que se concentran tanto en la isla -predominantemente- y en el continente, revelándose así una desigual distribución territorial de estos servicios. De las entidades privadas que prestan un servicio asequible a la población se encuentra PROSALUD. Como complemento se encuentran dos centros de Salud ambos sobre la vía principal y once Puestos de Salud oficiales dispersos en las comunas, los que no se relacionan de maneras funcional-espacial.

Cuadro 7. Ubicación De Infraestructura Oficial De Salud Zona Urbana

Infraestructura en salud	Localización
PS	EL JARDIN
PS	LA INMACULADA
CS	LA INDEPENDENCIA
PS	MODELO
PS	PLAYITA
CS	BELLAVISTA (en construcción)
PS	NUEVA GRANADA
PS	NAYITA
CS	MATIA MULUMBA
PS	SAN BUENAVENTURA
PS	JUAN XXIII
PS	CRISTOBAL COLON
PS	UNION DE VIVIENDA
PS	SAN FRANCISCO

Fuente: "Municipalización de la Salud en Buenaventura", Tesis de Grado; Universidad del Valle, Facultad de Ingeniería, Cali, Feb. de 1.996. (CS): Centro de Salud (PS): puesto de Salud

³ Ibídem

Equipamiento Institucional.

A pesar de que uno de los servicios institucionales básicos de las ciudades es el Centro Cívico, Buenaventura no cuenta con uno que cumpla los requisitos tradicionales: ser el centro de la vida social, contar con un parque o una plaza, la Iglesia principal, edificios administrativos. Sin embargo, en Buenaventura, hay cuatro sitios de concentración reconocidos, tres en el sector de la Isla Cascajal y uno en la parte continental, donde se combina lo institucional con lo residencial, lo comercial y los servicios: el primero, la zona de influencia de la terminal marítima, donde también se ubican las instalaciones de la Brigada de Infantería de Marina, la terminal de transporte, la central de carga, el antiguo cuartel de la policía, entre otras.

El segundo, la zona céntrica o centro de Buenaventura, entre calles 1ª y 6ª con carreras 1ª y 6ª, sector donde se encuentran la Alcaldía Municipal, la catedral San Buenaventura, el Palacio Nacional, Rentas Departamentales, dos Notarias, la estación de Bomberos, los Juzgados, las oficinas de: la Procuraduría Regional y Municipal, la DIMAR, el INPA, el edificio de la Administración de Impuestos-DIAN, dos curadurías, y otras más.

El tercer centro de concentración, se encuentra en Pueblo Nuevo, en la calle 1ª entre carreras 7ª, 8ª y 9ª donde se hayan algunas dependencias de la administración municipal y la galería que lleva su nombre.

En la parte continental y sobre la vía Simón Bolívar, comuna N° 9, se concentran algunas edificaciones educativas (colegios, escuelas, universidades), Bienestar Familiar, la Cárcel y las instalaciones del SEM. Al interior de las comunas la presencia institucional corresponde a las inspecciones de policía, dos comisarías de familia, una galería en Bellavista.

CAPITULO 3. ESTRUCTURA TERRITORIAL RURAL

3.1 CONFIGURACION FISICA Y DESARROLLO DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS RURALES

Como se mencionará en el capítulo que describe de modo sucinto algunos aspectos de la localización e historia de Buenaventura, la configuración y desarrollo del sistema de asentamientos rurales como parte del poblamiento humano del conjunto de la faja del pacífico colombiano, según Gilma Mosquera Torres destaca dos fases: una primera, desde el siglo XVII hasta mediados del siglo XIX ya citada, y cuyas características están asociadas a la actividad minera y sus modalidades laborales, las cuales dictan los patrones de poblamiento, su magnitud demográfica y territorial, como la localización, la forma de los hábitats y su destino posterior. A esta condición responden todos aquellos centros mineros de envergadura, ubicados casi todos en el Chocó⁴.

Una segunda fase, hacia finales del siglo XIX y comienzos del XX, caracterizada por un desarrollo demográfico notable y por la extensión del poblamiento territorial mediante colonias agrícolas alrededor de los cultivos de plátano y banano, las actividades forestales y el corte de madera; propia de la agricultura de colonización, con un campesinado libre en formación, donde la incorporación de nuevas tierras a la producción, condicionan la localización y la forma de los nuevos asentamientos.

Es en este período en que se produce un marcado cambio en las pautas de poblamiento. En primer lugar surgen o se fortalecen los centros urbanos comarcales o regionales que para el pasado siglo (1985) habían alcanzado niveles demográficos muy desiguales como el caso de Buenaventura el cual contaba con 160.000 habitantes. En tanto, la gran masa de la población se regó en el espacio productivo y adoptó un modelo preferencial de hábitat nucleado, que la autora citada, ha llamado "aldeano", en el cual se privilegia el trazado lineal con acceso directo a la vía de comunicación acuática, bien sea esta marítima o fluvial.

Es en esta segunda fase cuando se inicia la estructuración administrativa de los departamentos y se conforman unos pocos municipios con una gran extensión territorial integrados por una multitud de caseríos que brotan de procesos migratorios cuyo poblamiento progresivo se da hacia las riberas de los ríos. Por el contrario, en cada municipio, siendo este el caso de Buenaventura, se formaron cantidad de aldeas, villorrios o caseríos, y en ciertos casos veredas residenciales lineales pero discontinuas, donde por lo general habita una población inferior a cien habitantes. Actualmente, el número de asentamientos rurales de Buenaventura se calcula en 388 según el SEM, sin embargo, los datos disponibles de esta misma institución citados por el estudio OTMA dan razón solo de 356⁵. (ver tabla 9.1).

El poblado, continua afirmando la autora, "nace de la transformación de la parcela aislada, primero en hábitat asociado y luego en hábitat nucleado, compartido por varias familias de colonos, que unidas generalmente por lazos de parentesco, establecen relaciones de cooperación e impulsan la construcción de equipamientos primarios como la escuela y el puesto de salud. El asentamiento crece y se estructura físicamente a medida que la producción agrícola aumenta y se diversifica. El modelo típico compuesto por una hilera de 10

⁴ Se cuentan entre estos centros a Barbacoas, Nóvita, Lloró, Quibdó y Tadó. En: "Los hábitats aldeanos del Chocó: ...", Gilma Mosquera T. Rev. Univalle, N° 5, págs 78-91 1993.

⁵ Este dato es el que se ha tomado como base por el POT para todos los cálculos de déficits. En: CVC – Univalle – Universidad del Tolima. Estudios Básicos para los Lineamientos del Ordenamiento Territorial y Manejo Ambiental de la Costa Pacífica Vallecaucana. Municipio de Buenaventura. Junio de 1996, págs, 27-33.

a 50 casas separados se modifica con las necesidades y posibilidades de expansión; una vez copados los límites naturales de extensión lineal, el agotamiento de los espacios libres intermedios fomenta una segunda y hasta una tercera fila de viviendas"⁶.

En las primeras fases de la estructuración de caseríos se rigen por unos patrones muy acertados de uso y manejo del espacio público y familiar, que operan bajo códigos tácitos y prácticas cotidianas, y se apoyan en la tradición, en acuerdos colectivos y en el sentido común; la norma básica es el "respeto por el otro". Sin embargo cuando los caseríos alcanzan una cierta complejidad y superan los umbrales manejables con estos sistemas, los modelos sufren alteraciones, generándose una serie de patologías que reducen considerablemente la calidad de la aldea: se manifiestan problemas de localización y de erosión del suelo; se reducen y tienden a privatizarse las áreas libres de carácter colectivo; las viviendas se envejecen y deterioran, surgiendo una demanda de casa nuevas como producto de las familias migrantes y de la multiplicación endógena de los hogares. Estos problemas se suman a la carencia de servicios públicos y de infraestructura social⁷.

La configuración del sistema de asentamientos, ha seguido entonces procesos de poblamiento lineales a lo largo de ríos y quebradas, fenómeno que en los últimos años ha venido registrando una relativa dinámica, ante la consolidación de los asentamientos costeros de vocación turística como Juanchaco y ladrilleros; la dinámica socio-económica del sistema carretero sobre las vías Cabal Pombo y la antigua vía Simón Bolívar (especialmente la primera) y, el papel de sitios de transición campo-ciudad que adquieren las bocanas de los ríos, donde hoy se concentran según la DIMAR (Dirección Marítima y Portuaria) 32 nuevos asentamientos⁸ que demandan distintos servicios y, cuya conformación se debe a factores tales como la baja centralidad, a la disminución de las oportunidades en materia de servicios y la escasa oferta para la calidad de vida de las familias, pero especialmente, a fenómenos asociados a la disminución de los recursos naturales en las zonas altas de las cuencas, como se adujera en la dimensión social.

Este poblamiento configura un sistema consolidado de asentamientos costero del tipo intracuenca que tiende a concentrar población y oferta de servicios en una dirección, en detrimento de las zonas medias altas y altas, ésta última aparentemente desprovista de gente, dando paso a procesos de recuperación o regeneración natural vía migración.

Sobre el proceso de poblamiento, el estudio OTMA (CVC, 1996), explica que la actual distribución de la población en cada uno de los estratos definidos por el estudio: I, II, III, (ver tabla sobre distribución asentamientos según estratos), presenta como una de sus particularidades la vigencia del patrón de asentamiento, fenómeno que se explica por factores internos y externos, el primero, por la consolidación paulatina de las culturas de hábitats acuáticos de las poblaciones nativas y por sus formas productivas en los diques y vegas de los ríos, el uso de los recursos forestales, mineros y demás.

Los externos, debido a los intereses del Estado y de los particulares en la explotación de los recursos naturales, que explican el porqué en la colonia los intereses de explotación aurífera fueron determinantes para la ubicación espacial de la población negra en el piso alto de los ríos (o estrato III); posteriormente, en la post-independencia con el movimiento de manumisión y el cimarronaje, la población comenzó a desplazarse hacia el piso medio de la

⁶ Op. Cit; Rev. Univalle N° 5

⁷ Ibídem ...

⁸ Armada Nacional, Dirección General Marítima, Centro de Control de Contaminación. "Caracterización y evaluación del litoral en la zona costera del pacífico colombiano Fase III Revisión Nariño, Fase IV –Litoral Valle del Cauca. Tumaco, 1998

Cuenca (o estrato II), donde ha cultivado los mejores productos agroforestales. Un siglo después, y en las últimas décadas, al incorporarse la población a la economía de mercado nacional e internacional, con la presencia del puerto y la extracción del recurso forestal y pesquero, lo que da razón de la constitución del poblamiento costero hacia las bocanas de los ríos,(estrato I).

Estos procesos destacan las siguientes características por estrato identificado:

- ♦ La tendencia actual en el uso del espacial del territorio es un desplazamiento poblacional hacia el primer piso o estrato I de la Cuenca, donde han aparecido en los últimos años una cantidad significativa de poblados que igualmente presentan un crecimiento demográfico relativamente acelerado. **Lo importante de este hecho es constatar que la dinámica actual presenta como tendencia la ubicación territorial en las zonas de ecosistemas más frágiles y con altos riesgos físicos por su inestabilidad geomorfológica.**
- ♦ En el segundo piso o estrato II (comprendido entre los 60 mts y los 200 mts sobre el nivel del mar), el crecimiento demográfico y la consolidación de poblados es más lento, pero igualmente significativo.
- ♦ Donde se puede verificar un despoblamiento apreciable es en el estrato III, o tercer piso, comprendido desde los 200 mts hacia los sitios más altos de la cordillera – cabeceras de los ríos- donde la población viene disminuyendo significativamente, como también dándose la desaparición o estancamiento de los asentamientos y sus pobladores.

El mismo estudio concluye que :

La dinámica que presenta el proceso de configuración y poblamiento del sistema de asentamientos de la zona rural de Buenaventura perteneciente al estrato I presenta los mayores crecimientos de población y formación de poblados o aldeas; la zona perteneciente al estrato II presenta una tendencia a la estabilización y consolidación paulatina de sus poblados, comparativamente la zona o estrato III presenta un notable despoblamiento.

b) El paulatino desplazamiento de la población hacia la parte baja o costera de las cuencas puede explicarse por la evolución socioeconómica que se va desarrollando, jalonada por la dinámica portuaria, la actividad industrial de extracción forestal, el uso del recurso pesquero y el desarrollo de varios servicios (turismo y comercio) que constituyen una fuente de empleo para la población rural⁹.

Pero así mismo, factores como la condición ru-urbanizada que algunos asentamientos han adquirido durante los últimos años, debido a una mejor gestión estatal y comunitaria en materia de servicios, como algunos centros poblados de relativo tamaño, entre los que se destacan Puerto Merizalde, Sabaletas, Zacarías, Cisneros, Juanchaco, Ladrilleros, Bajo Calima o Las Colonias, Pital, Silva, propician el desplazamiento de la población del interior de las cuencas en busca de mejores condiciones para su residencia.

⁹ Ibídem

Tabla 34. Distribución del número de las localidades según los estratos y las cuencas hidrográficas. Años 1985 y 1995.

Cuenca	1985				1995			
	E. I	E.2	E.3	Total	E. I	E.2	E.3	Total
Naya	17	51	8	76	17	51	7	75
Yurumangui	28	11		39	28	11		39
Cajambre	3	17		20	3	17		20
Mayorquín	6			6	7			7
Raposo	35	7	5	47	35	7	5	47
Anchicayá	41	4		45	41	4		45
Dagua	18	8	19	45	17	8	18	43
Calima	39			39	39			39
San Juan	10			10	10			10
Bahía Málaga	11			11	11			11
Bahía B/tura	20			20	20			20
Total	228*	98*	32*	358*	228	98	30*	356^

Fuente: SEM registros de población, en: OTMA, 1996. (*): Corresponde al número reportado por el SEM.
 (^): Según el SEM el número actual es de 364.

En otra dimensión, la del desplazamiento forzoso, evidencia una perdida o despoblamiento de los caseríos debido a la magnitud de las acciones militares por la confrontación entre el ejercito y la guerrilla, que en algunos sitios de la Cuenca del Anchicayá y Raposo, dejan un saldo negativo en materia de movilidad poblacional hacia los caseríos cercanos y el mismo casco urbano, como viene sucediendo.

3.2 USO ACTUAL DEL SUELO (SEGÚN COMUNIDADES)

De acuerdo a lo establecido por las comunidades y complementado con la lectura técnica, el uso actual del suelo rural de Buenaventura dado por los pobladores, se caracteriza por presentar áreas con usos mixtos entre residencial, turístico, agropecuario, minero, pesquero, servicios, público, caza y recolección,

A continuación se presentan las categorías de uso actual del suelo de la zona rural de Buenaventura.

3.2.1 Categorías De Uso Actual Del Suelo En Buenaventura

Se han establecido 13 categorías de uso actual del suelo rural de Buenaventura.

3.2.2.1 Uso De Seguridad Nacional

Corresponde a las áreas de jurisdicción militar, de manera especial a la Base Naval en Bahía Málaga e Isla Palma.

3.2.2.2 Uso Residencial

Corresponde a los centros poblados. Estos centros están dispersos en el territorio y se ubican principalmente a orilla de los ríos, zona costera y sistema carretero.

3.2.2.3 Uso Minero

Corresponde a las áreas de explotación de materiales de arrastre de ríos y zonas de explotación de oro, estas últimas ubicadas a lo largo y ancho del territorio en el cual se práctica la minería artesanal de baharequeo, aluvión.

3.2.2.4 Uso Hidroeléctrico

Corresponde a las represas del Alto y Bajo Anchicayá.

3.2.2.5 Uso Industrial

Corresponde a la localización de la empresa de producción de harina de pescado en la isla de Soldado.

3.2.2.6 Uso Turístico

Corresponde a las áreas de la carretera Alejandro Cabal Pombo, donde se encuentran los establecimientos turísticos aledaños a las quebradas que interceptan la vía.

3.2.2.7 Uso Mixto (Agropecuario, Minero, Residencial)

Corresponde a la combinación de actividades agropecuarias, mineras y residenciales (Zacarías).

3.2.2.8 Uso Mixto 1 (Residencial Y Turístico)

Corresponde a la zona de la Bocana y Juanchaco y Ladrilleros

3.2.2.9 Uso Mixto 2 (Agropecuario, Minero, Residencial Y Turístico)

Corresponde ala zona de Zabaletas en la carretera Simón Bolívar, en la desembocadura del río Zabaletas a la río Anchicayá.

3.2.2.10 Uso Mixto 3 (Agropecuario, Minero, Servicios Y Pesca)

Corresponde ala zonas internas del Bajo Calima, en los sectores de la carretera a Málaga, La Brea. La zona de la carretera Simón Bolívar.

3.2.2.11 Uso Mixto 4 (Residencial, Pesquero, Público, Caza, Y Recolección)

Es la zona ocupada por los asentamientos costeros donde se desarrollan actividades de conchaleo, lampareo, en el bosque de manglar y todo el sistema estuarino, de gran dinámica poblacional y socioeconómica.

3.2.2.12 Uso Mixto 5 (Agropecuario, Residencial Y Servicios)

Corresponde al circuito de la carretera Cabal Pombo, los sectores altos. a mabas márgenes de la carretera.

3.2.2.13 Uso Mixto 6 (Agropecuario, Minero, Caza y Recolección)

Comprende los sectores de la llamada zona de amortiguación del Parque Natural Farallones en el cual se desarrollan actividades en las partes altas de los ríos y las quebradas tributarias.

3.3 SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS Y BASICOS SOCIALES

3.3.1 Sistema De Provisión De Agua.

De acuerdo a los datos disponibles se calcula que el déficit de acueductos en la zona rural es del 94.5 % (ver tabla siguiente y mapa ilustrativo), y que en el 98.9% de los asentamientos se carece de sistemas de potabilización¹.

Las distancias, dispersión y difícil acceso a las poblaciones, como las condiciones precarias de mantenimiento de obras y equipos y, la débil gestión institucional, determinan que las propuestas de solución para el abastecimiento de agua provengan de la gente misma. Como detalla la matriz que sigue las fuentes de aprovisionamiento son la lluvia, los ríos y quebradas; la primera optimizada a través de tanques o casas de agua o guateras como se mencionara en el punto dedicado a los servicios básicos sociales en la dimensión social.

La distribución espacial de los llamados acueductos veredales muestra como la cuenca del Dagua concentra la mayoría de estos con el 43%, seguido de la zona turística de Málaga, indicándose con ello la inequidad en la gestión del servicio respecto de las demás cuencas y asentamientos de la zona rural, donde en la mayoría de estos el agua es acarreada desde las fuentes superficiales.

Especial atención merece el déficit de acueductos en las cuencas de Raposo, Cajambre, Yurumagú, Mayorquín y en el 97.4% de los asentamientos de la Cuenca del Naya, donde los diagnósticos comunitarios y Planeación Municipal no reportan gestión alguna por parte del Municipio para atender esta problemática. Esta situación se agrava toda vez que un número considerable de comunidades se abastecen de los ríos, que en su mayoría presentan deterioro ambiental generado por los impactos de la minería, los vertimientos de aguas residuales y de residuos sólidos, con serios efectos para sus ecosistemas y sus poblaciones, como para las personas, cuyos cuadros de morbilidad están estrechamente correlacionados con la calidad de las aguas. (ver plano ilustrativo siguiente)

¹ Los resultados provienen de retomar los datos sobre el N° de asentamientos de 356, reportados por el estudio OTMA y del SEM,. (OTMA, 1996, SEM, 1995).

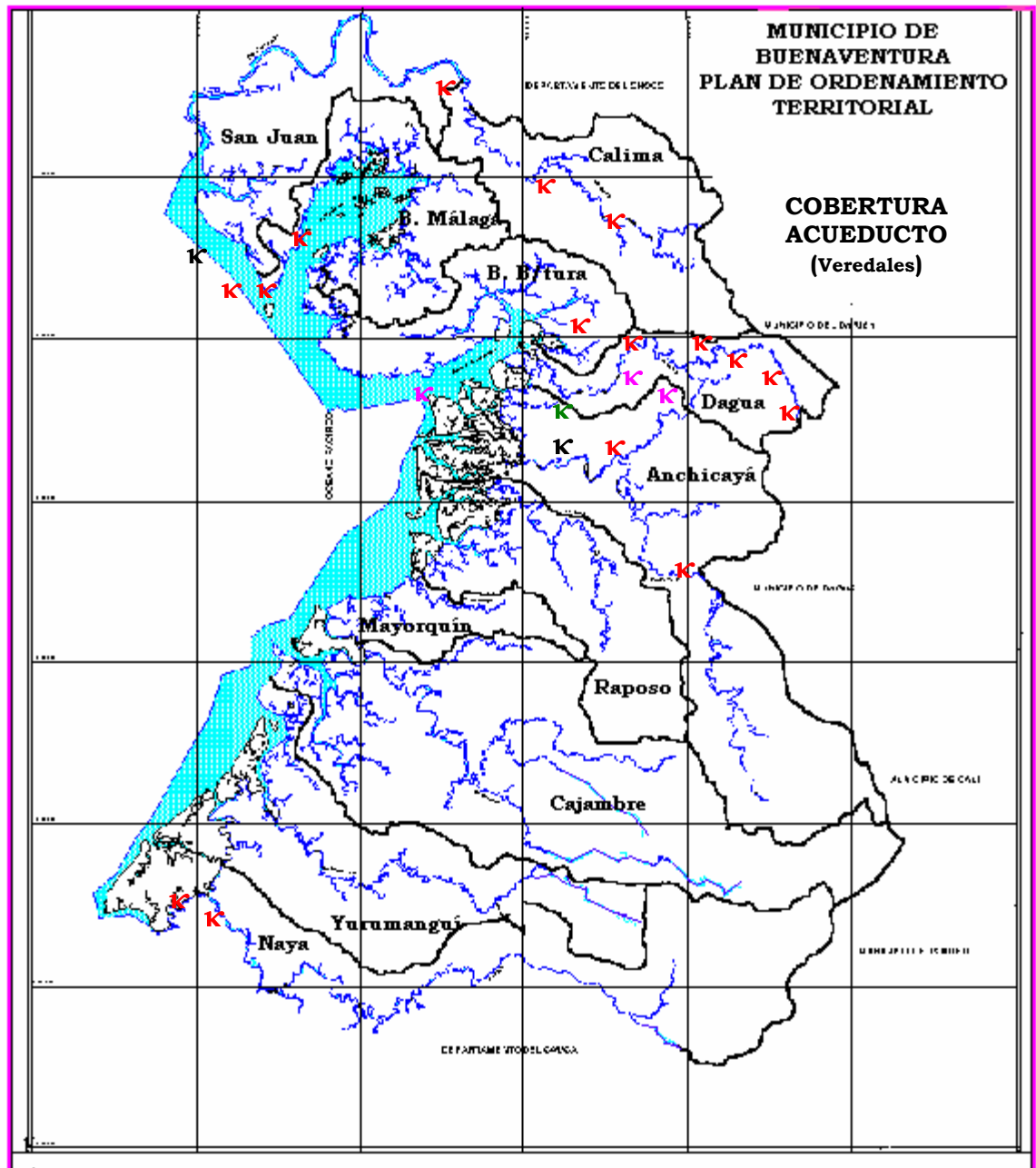
Cuadro 8. Aprovechamiento del agua en algunas poblaciones importantes de las cuencas

CUENCA	CONSEJOS COMUNITARIOS ASEN.INDIGENAS	FUENTE DE APROVISIONAMIENTO DE AGUA		
		ACUEDUCTO	AGUA FUENTE	AGUA LLUVIA
ANCHICAYA	SAN JOSE DE ANCHICAYA		X	X
	AGUA CLARA	κ (φ)	X	
	LLANO BAJO		X	
	SAN MARCOS		X	X
	GUAIMIA		X	X
	LIMONES		X	X
	SABALETAS	κ (φ)	X	X
	BRACITOS Y AMAZONAS			X
	HUMANE			x
	TAPARAL		X	X
	ALTO POTEDO			X
	BAJO POTEDO			X
	PUNTA SOLDADO			X
	PUNTERIO			X
	LA CONTRA			X
	COCALITO			X
	FIRME BONITO			X
BAHÍA BUENA-VENTURA	CITRONELA	κ (φ)	X	X
	BAZAN LA BOCANA	κ (⌘)		X
	PIANGUITA		X	X
	CHANGAI		X	X
	GAMBOA		X	X
BAHÍA MÁLAGA	Juanchaco		X	
	BASE NAVAL	κ (φ)	X	
	LADRILLEROS	κ (φ)	X	X
	LA BARRA	κ (@)		X
	LA PLATA			X
	LA SIERPE		X	X
	MIRAMAR		X	X
NAYA	PTO MERIZALDE	κ (φ)	X	X
	SAN FCO	κ (φ)		X
	RESTO DE LOS ASENTAMIENTOS ^{&}		X	X
CALIMA	Bajo Calima	κ (φ)		X
	SAN ISIDRO	κ (φ)		X
	LA BREA		X	X
	LA ESPERANZA		X	X
	Km 8			X

Continuación.

CUENCA	CONSEJOS COMUNITARIOS ASEN.INDIGENAS	FUENTE DE APROVISIONAMIENTO DE AGUA		
		ACUEDUCTO	AGUA FUENTE	AGUA LLUVIA
	COMUNIDAD INDIGENA CHONARA EJUA		X	X
DAGUA	CALLE LARGA	κ (☆)	X	X
	ZACARIAS	κ (@)		X
	CAMPO HERMOSO		X	X
	GUADUALITO		X	X
	CORDOBA	κ (ª)		
	SAN CIPRIANO		X	X
	STA ELENA	κ (ª)		
	VENECIA		X	X
	CISNEROS	κ (φ)	X	X
	BENDICIONES		X	X
	LA DELFINA	κ (φ)	X	X
	ZARAGOZA	κ (φ)		
	TRIANA	κ (φ)	X	
	KM 40 CAMINO VIEJO		X	X
	EL SALTO		X	X
	COMUNIDAD INDIGENA LA DELFINA		X	X
	COMUNIDAD INDIGENA AIZAMA		X	X
SAN JUAN	CABECERAS		X	X
	MALAGUITA		X	X
	PTO ESPAÑA		X	X
	RESGUARDO PTO PIZARIO		X	X
	RESGUARDO CHACAHJO		X	X
	C/DAD IND. VALLEDUPAR		X	X
	C/DAD INDIGENA . CERRITO - BONGO		X	X
	RAPOSO+		X	X
MAYORQUÍN	SISTEMA DE ASENTAMIENTOS		X	X
CAJAMBRE*			X	X
YURUMANGUI			X	X
			X	X

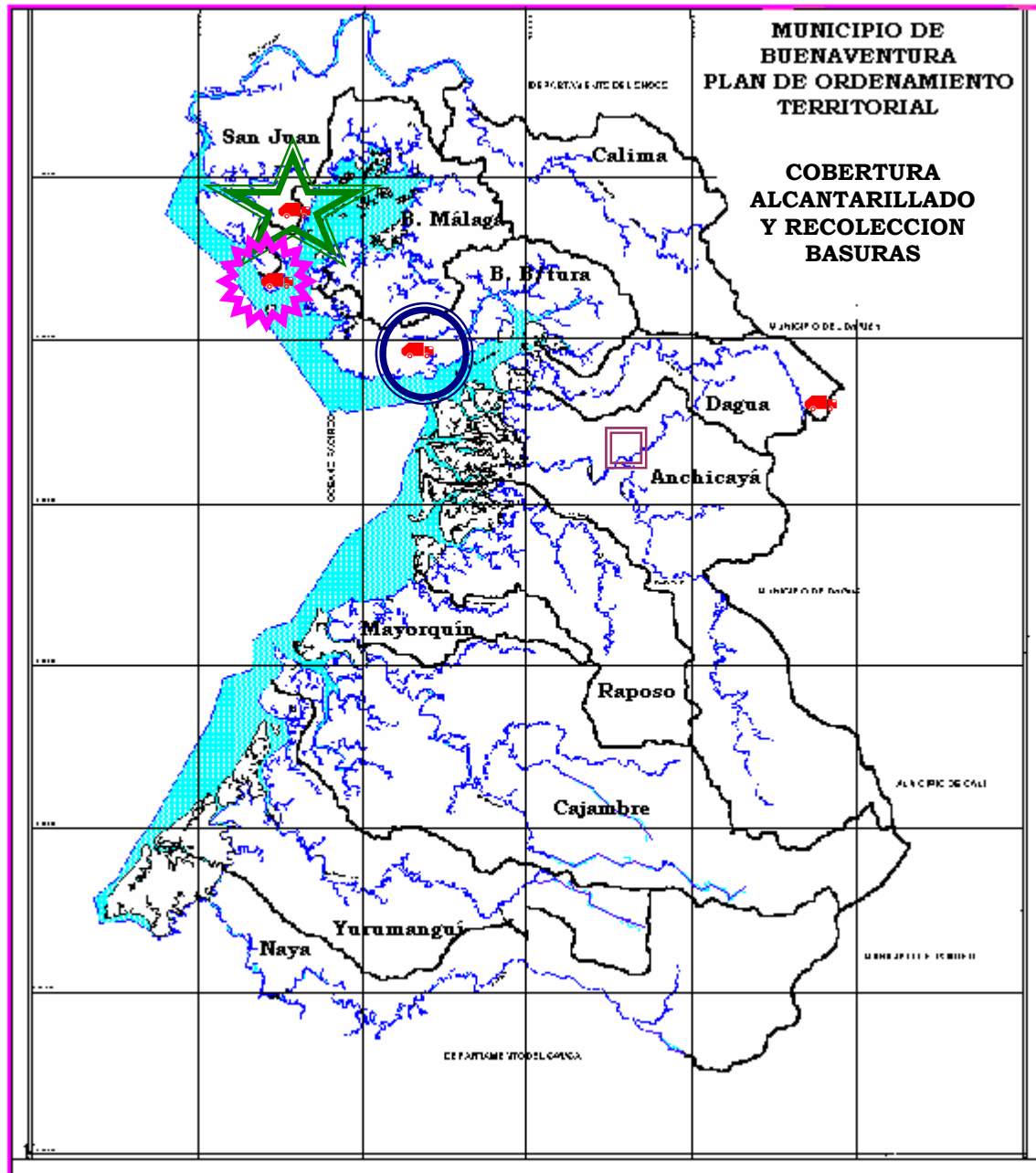
Fuente: Alcaldía de Buenaventura; Plan Departamental del Agua. 1994 -1995; Diagnósticos Comunitarios POT, 2000. (X) denota existencia de abasto por una fuente natural: río, quebrada, caída; los espacios vacíos indican carencia. (&) El total de asentamientos reportados por la comunidad fue de 42, para el OTMA, el total es de 75. (+) Del total de los asentamientos de la cuenca del Raposo, en los 11 más representativos no se reporta la existencia de acueductos. (*) En la cuenca del Cajambre según el diagnóstico comunitario se reportan 17 asentamientos representativos sin acueducto. κ (φ) : existencia de un acueducto tipo veredal. κ (@) : En construcción, κ (ª) : Inconcluso, κ (☆) : No está en servicio. κ (⌘) : Deficiente.



3.3.2 Alcantarillado Y Recolección De Basuras.

La característica general en las cuencas es la carencia en el 98.9% de los asentamientos de alcantarillados o de sistemas de disposición de excretas o aguas domésticas y, del 98.6% en la recolección de basuras.

La primera, se hace en algunos casos a letrinas y posos sépticos instalados en cercanía a las viviendas - también a las escuelas -. Sin embargo, en la mayoría de los casos se hace la disposición directamente al río², causa de múltiples problemas ambientales con efecto sobre la salud y el entorno, e incluso sobre algunas actividades productivas como el turismo. El análisis situacional indica dos alcantarillados en servicio, uno en construcción, y uno que no funciona, siendo este el caso de Juanchaco, uno de los principales centros poblados de la zona turística local. (ver plano ilustrativo siguiente)













² También se presenta la realización de necesidades fisiológicas al aire libre o directamente en el río.

En tanto las basuras generalmente son dispuestas a cielo abierto en los sitios aledaños a la vivienda, incinerada, arrojada a los ríos y excepcionalmente destinada como abono. En poblados como Juanchaco, Ladrilleros la recolección es hecha por las comunidades, mientras en Zacarías es prestado por el municipio y, parcialmente en Cisneros especialmente para el aseo de las instalaciones donde funciona la plaza de mercado (ver mapa ilustrativo sobre cobertura alcantarillado y disposición basuras).

El saldo negativo en materia sanitaria (alcantarillados y disposición de basuras), arroja un déficit total del 98.7%, haciendo imprescindible la adopción de tecnologías apropiadas que den una salida equitativa en términos territoriales a este fenómeno social.

En cuencas como Cajambre los servicios sanitarios en un 23.7% son del tipo posos sépticos y letrinas.

Cuadro 9 Disposición de excretas en algunas poblaciones de las cuencas hidrográficas.

CUENCAS	SISTEMA DIPSOSICION DE EXCRETAS Y RESIDUOS		
	ALCANTARILLADO	POZO SEPTICO/ LETRINA	RECOLECCION DE BASURA
San Juan	NO	NO	NO
Calima	NO	SI	NO
Dagua	NO		
a) Cisneros	-	SI	
b) Zacarías	-	SI	
Anchicayá			
a) Sabaletas		SI	NO
Raposo	NO	SI	NO
Mayorquín	NO	SI	NO
Cajambre	NO	SI	NO
Yurumangui	NO	SI	NO
Naya	NO	SI	NO
Bahía Málaga		SI	
Juanchaco		-	
Ladrilleros		-	
Base Naval			
Bahía B/tura			
a) La Bocana		SI	

Fuente: Planeación Municipal, 1998 y Diagnósticos comunitarios, 2000. (o) en construcción, la Bocana; (T) No funciona, Juanchaco; (ω) Propio, Base Naval. (□) Deficiente, Sabaletas. (●) Recolección de basura institucional y comunitaria: Zacarías, Cisneros, Juanchaco, Ladrilleros, Base Naval.

3.3.3 Energía Eléctrica y Alumbrado Público

Este servicio es el que mayor cobertura presenta de manera especial hacia los sitios turísticos, los corredores viales y los asentamientos de mayor centralidad o cercanos al sistema urbano; destacándose, poblaciones como Juanchaco, Ladrilleros, Sabaletas, Alto Potedó, Citronela, Zacarías, Cisneros, Triana, la Delfina, Zaragoza, Santa Elena, Córdoba, Las Colonias, Villa Estela, entre otros; los cuales se sirven del servicio a través de las redes de interconexión de Anchicayá. La inequidad en materia de distribución y tendido de redes presenta dificultades ante la dispersión de los asentamientos y el alto costo que implica el dotar a las comunidades

de este servicio, el cual hoy día podría considerarse en estado de amenaza por las razones de conflicto ampliamente conocidas.

Los sectores de mayor cobertura por interconexión son el corredor vial Buenaventura - Cisneros (cuenca del río Dagua), Buenaventura - Aguaclara (cuenca del Anchicayá) y, sobre la carretera al Bajo Calima, donde las viviendas asentadas sobre la vía posibilitan tener acceso a las redes. Sin embargo lo anterior, se puede afirmar que la cobertura para los 356 asentamientos no alcanza el 95%.(ver mapa ilustrativo sobre servicio de energía).

La presencia de un número relativo de plantas eléctricas comunitarias y particulares complementan dicho servicio, beneficiando las primeras a algunos asentamientos de cierta importancia en las distintas cuencas . (ver tabla 35)

Tabla 35 Plantas eléctricas comunitarias en los ríos de la zona rural.

LOCALIDAD	BENEFICIARIOS		Nº HORAS PREST A SERV.	INFORMACION Y SITUACION UNIDADES DE GENERACION		
	POBLACION	VIVIENDAS		MARCA	POTENCIA KW	ESTADO
Punta Soldado	940	120	7	Perkins	115	Mantenimiento
Pto Merizalde	2800	400	9	Cummins	240	Necesita reparación
Pto Merizalde	2800	400	9	Volvo	214	Necesita reparación
Mayorquín	420	60	6	Caterpila	50	Buen estado
Veneral	580	80	7	Cummins	50	Necesita
San Antonio	700	100	7	Cummins	50	Necesita reparación
San Fco Naya	525	75	6	Lister	28	Buen estado
San Fco Naya	525	75	6	Lister	28	Fuera de servicio
Pasticos	280	40	5	Cummins	25	Sin instalar
Juntas	700	100	7	Cummins	50	Necesita
Barranco	580	80	7	Perkins	25	Buen estado
Papayo	175	25	5	Lister	8	Fuera de servicio
Barco	490	70	5	Cummins	25	Necesita
Aragón	280	40	5	Perkins	40	Buen estado
San Isidro	420	60	5	Lister	12	Fuera de servicio
Silva	210	30	5	Lister	28	Necesita
Punta Bonita	420	60	5	Cummins	50	Buen estado
Pital	1050	130	7	Lister	28	Fuera de servicio
San Fco	280	40	5	Cummins	25	Necesita
Calle Honda	210	30	5	Lister	12	Fuera de servicio
El Tigre	245	35	5	Cummins	25	Necesita
Cabeceras	315	45	5	Tobata	15	Mal estado
La Plata	360	50	7	Cummins	25	Necesita
El Llano	360	50	7	Lister	28	Necesita
San José de	280	40	5	Lister	28	Fuera de servicio
La Contra	210	30	5	Lister	28	Buen estado
Concepción	940	120	7	Cummins	50	Buen estado
San Pedro	140	20	5	Lister	12	Mal estado
Pto Valencia	280	40	5	Perkins	25	Necesita
La Fragua	-	-	-	-	-	IND

Continuación tabla 35

LOCALIDAD	BENEFICIARIOS		Nº HORAS PREST A SERV.	INFORMACION Y SITUACION UNIDADES DE GENERACION		
	POBLACION	VIVIENDAS		MARCA	POTENCIA KW	ESTADO
San José	-	-	-	-	-	IND
San Antioño	-	-	-	-	-	IND
R.Pto Pizario	-	-	-	-	-	En instalación
R. Joaquinco	-	-	-	-	-	Mantenimiento

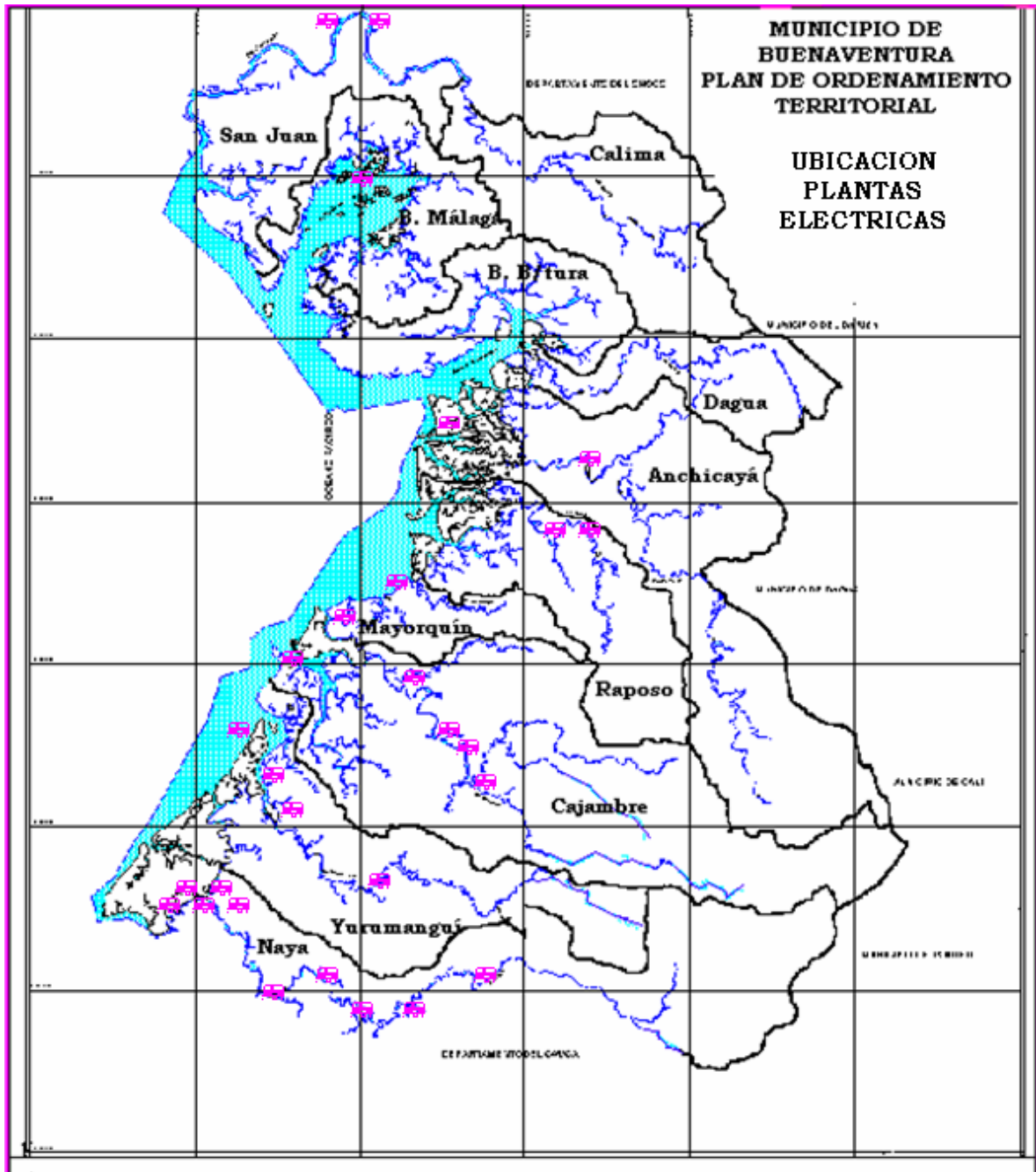
Fuente: ICEL (Instituto Colombiano De Energía Eléctrica), información básica para la distribución de subsidios con destino a las zonas no interconectadas - coberetura ICEL. En: Periódico El País, mayo 13 de 1998. Y Diagnóstico Comunitarios POT, 2000. (IND) : información no disponible.

En tanto las segundas, de uso particular o privadas, destinadas a las viviendas y los negocios (tiendas, sitios de distracción -billares-, acopiadoras y comercializadoras de pescado, entre otros), son utilizadas regularmente en las noches y en ocasiones en el día. Algunas plantas de energía comunitarias presentan estado de deterioro, por el mal uso, falta de mantenimiento, la depreciación, o se encuentran fuera de servicio. En todas las cuencas el problema de combustible es una de las restricciones para la prestación del servicio, el cual generalmente es comprado en la cabecera municipal, y cuyo traslado en lanchas y barcos, o por vía terrestre a la zona rural hace más costoso el servicio.

Contrario al anterior, el alumbrado público, es otro de los servicios escasos el cual se presta en aquellas poblaciones con relativo tamaño, como algunas de las mencionadas anteriormente (Citronela, Zacarías, La Delfina, Zaragoza, Juanchaco, Ladrilleros, Sabaletas, entre otros); en los sitios que disponen de plantas este es conectado a ellas como sucede en la mayoría de los poblados relacionados en la tabla anterior.

Contrario al anterior, el alumbrado público, es otro de los servicios escasos el cual se presta en aquellas poblaciones con relativo tamaño, como algunas de las mencionadas anteriormente (Citronela, Zacarías, La Delfina, Zaragoza, Juanchaco, Ladrilleros, Sabaletas, entre otros); en los sitios que disponen de plantas este es conectado a ellas como sucede en la mayoría de los poblados relacionados en la tabla anterior. (ver plano ilustrativo siguiente)

Una de las ventajas comparativas que posee el municipio es contar en su territorio con la hidroeléctrica de Anchicayá la cual surte mediante sus redes de alta tensión el sector de Málaga y la totalidad de asentamientos que poseen el servicio, más la zona urbana. Estas redes atraviesan el municipio sentido sur - norte pasando por el caso urbano, sin embargo su característica principal es la disfuncionalidad de estas y del servicio mismo al no proveer conexiones hacia la totalidad los asentamientos que cubre con su recorrido y hacia las poblaciones de las cuencas, como se aprecia en el mapa referenciado.



3.3.4

Transporte Y Telecomunicaciones.

La Zona Rural del Municipio presenta serias deficiencias en materia de transporte y telecomunicaciones. Aunque se desconocen algunos comportamientos de sus componentes, no queda duda que la mayoría de las cuencas acusan problemas de conectividad e

interrelación entre estas y con el sistema regional, restando funcionalidad a dicha zona y a las interacciones rural-urbanas.

El transporte a la zona rural es predominantemente marítimo-fluvial, y con cierta relevancia, terrestre. El primero, tiene como vía el río, la principal arteria de movilización al interior de las cuencas, cuyo acceso se hace a través del mar y por el sistema de esteros como sucede (de manera especial) con los ríos Naya, Yurumangui, Mayorquín, Raposo, Cajambre, San Juan, las bocanas y, mixto (terrestre y marítimo-fluvial) a las cuencas de Bahía de Málaga, Bahía de Buenaventura, Anchicayá, Calima y Dagua. El sistema rural local distingue tres grandes ramales: carretera al Bajo Calima y su derivación con puntos de destino terminal hacia el caserío de San Isidro y la Base Naval de Málaga; la antigua carretera Simón Bolívar y la vía principal de acceso a la ciudad, la Cabal Pombo.

La movilización hacia las bocanas de los ríos, incluso de aquellas que drenan a la Bahía de Buenaventura se hacen partiendo de distintos sitios en la ciudad distribuidos sobre el estero San Antonio: sectores del Piñal, Pueblo Nuevo, esteros interiores (Pailón, Amazonas y Hondo) y La Playita.

Componentes del sistema.

Transporte carretero.

Esta constituido por el transporte de carga y pasajeros, hacia y desde los sectores interiores de algunas cuencas y de estas hacia el sistema local y regional.

Transporte de carga y pasajeros: Se realiza por medio de camperos y buses escaleras, los cuales son movilizados simultáneamente, ya que este servicio es usado por los agricultores para acceder al comercio local. Especial atención merece el transporte de pasajeros el cual viene siendo prestado por las micros colectivos hacia los asentamientos sobre la carretera Cabal Pombo llegando a sitios como la Delfina, Cordoba y los balnearios naturales.

El servicio de transporte es irregular y hacia algunos sitios es esporádico, careciendo de itinerarios y organización por parte de las empresas, lo cual hace al transporte ineficiente, de baja cobertura y generador de deseconomías para el sector rural.

Caso excepcional se presenta con el servicio que presta la empresa Transur cuyo recorrido se hace desde la ciudad de Cali hasta Buenaventura por la carretera Cabal Pombo, siguiendo por la antigua carretera Simón Bolívar con destino al corregimiento del Queremal en el Municipio de Dagua. Esta ruta constituye uno de los recorridos de mayor importancia subregional y local ya que atraviesa la casi totalidad de los asentamientos de las cuencas del Dagua y Anchicayá, uniendo a los dos municipios, cuyos corredores presentan una gran dinámica a nivel poblacional y económica.

El transporte subregional terrestre, es ofertado por las empresas Magdalena y Trejos, las cuales cumplen recorridos e itinerarios constantes sobre la vía Cabal Pombo en dirección hacia Cali y la ciudad, permitiendo a las comunidades su interacción constante con el casco urbano, la capital del departamento y sus municipios interiores. Junto a las anteriores hay cuatro empresas que tienen el mismo recorrido, incluyendo la ruta Buenaventura- Buga -Tulúa, cuyos itinerarios son fijos y directos con abordaje único en la terminal de transporte de la ciudad.

Cuadro 10. Rutas, recorridos y tipos de vehículos presentes en la zona rural

RUTAS Y RECORRIDOS LOCALES HACIA:	TIPO VEHÍCULO
Bajo Calima	Campero - Bus Escalera
San Isidro	Bus Escalera
Cisneros	Buseta - Camperos
La Delfina	Buseta - Camperos - Micros
Córdoba	Buseta-Camperos - Micros
Gamboa	Camperos
Represa Anchicayá	Bus - Camperos
La Brea - La Esperanza	Camperos
Campo Hermoso	Camperos
Sector carretera La Banca	Camperos

Fuente: Diagnóstico comunitario y consultoría POT rural

Equipamiento del transporte carretero.

La red vial existente en la zona rural comprende el 37.1% de un total local de 503.4 Kms, los cuales se distribuyen en las siguientes vías carreteables. Ver mapa ilustrativo sobre trazado de vías y caminos.

Cuadro 11 Vías carreteables, tipo y condición

VÍAS CARRETEABLES	TIPO Y CONDICION
Cisneros - Citronela*	Carretera / Asfaltada / Buena
Zacarías - Sector El Danubio	Carretera / Sin pavimentar / mal estado
Buenaventura - Gamboa	Carretera / Sin pavimentar / regular
Vía al Bajo Calima -San Isidro - Base Naval Málaga	Carretera / Sin pavimentar / Regular
Vía Bajo Calima - La Brea - La Esperanza	Carretera / Sin pavimentar / Regular
Vía a Alto Potedó (Fundesa)	Carretera Sin pavimentar y camino / Regular
Vía a Bajo Potedó	Carretera sin pavimentar y camino / regular

(*) Citronela es el límite del perímetro urbano

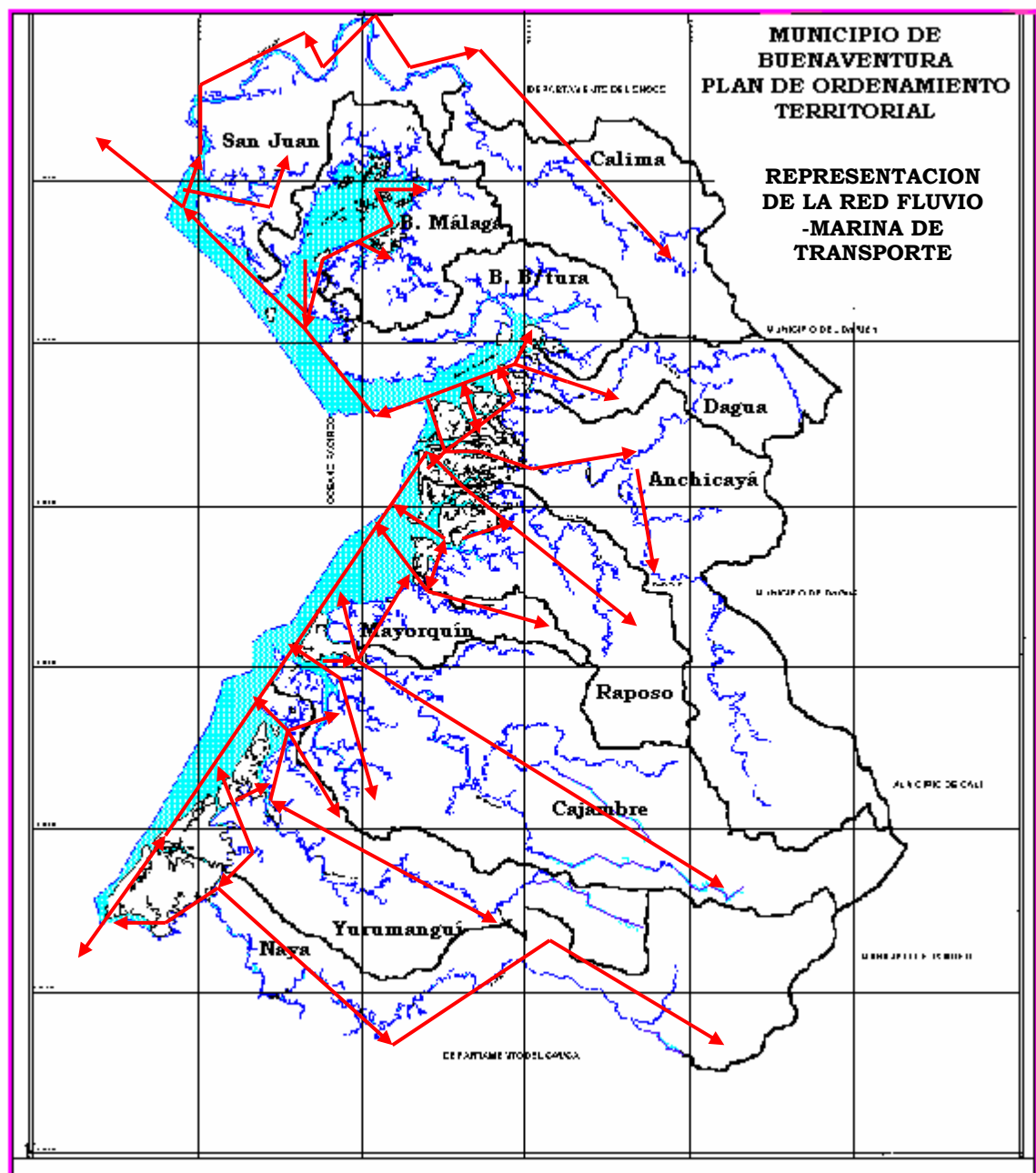
Seguridad vial. Tanto los tramos de la Cabal Pombo como la Simón Bolívar presentan problemas de seguridad, debido especialmente a las acciones de la delincuencia común y la guerrilla, ésta última tiene ambas vías como parte de sus corredores de influencia. El tránsito por la vía a la Base Naval es escaso por las condiciones difíciles del trazado y por las restricciones militares que existen sobre ella. Los riesgos naturales son otro factor que incide sobre la seguridad ya que algunos tramos de las dos vías principales se presentan deslizamientos y rupturas en la calzada

Transporte marítimo y fluvial.

El transporte fluvial y de cabotaje, como se adujera en la estructura urbana, es de orden intermunicipal, interveredal y turístico. El primero conecta al municipio y su zona rural con otros municipios de los departamentos limítrofes, López de Micay Guapí y Timbiquí, en el Cauca; Litoral del San Juan y Bajo Baudó en el Choco y con los municipios del norte de Nariño.

El transporte interveredal o hacia las cuencas se realiza exclusivamente a través de los esteros y por alta mar, optimizando las mareas, que es a su vez una de las

grandes limitaciones para el desarrollo de esta actividad. El turístico, se oferta hacia las zonas de Juanchaco-Ladrilleros, la Bocana, Pianguita y el sector de Bocas del San Juan. En estas zonas el transporte hacia sitios de interés para turistas se ofrece por los lancheros. (ver plano ilustrativo de representación de la red fluvio-marina).



3.3.5 El Sistema De Telecomunicaciones.

En todas las cuencas y sus asentamientos se califica de precario. Esta situación se encuentra asociada a las dificultades de transporte terrestre y acuático y, a las deficiencias en el sistema de interconexión eléctrica y de comunicaciones. Junto a lo anterior, la cobertura de las señales de radio y televisión son deficientes, a lo que contribuyen factores físicos, especialmente climáticos. El servicio de telecomunicación es prestado en su totalidad por Telecom. Existen radios de comunicación privados utilizados frecuentemente por las comunidades, en algunas cuencas como Cajambre existe solo un radio de comunicación.

Al déficit del servicio se suma la tecnología disponible de microondas la cual presenta limitaciones por las características del territorio.

"La información llega vía oral a través de los viajeros que se desplazan a las cuencas... o, a través del personal de las entidades oficiales y de las lanchas, donde maquinistas y auxiliares hacen las veces de mensajeros y carteros, a manera de un teléfono abierto que va dejando razones por todos los asentamientos a lado y lado del río"¹.

3.3.6 Situación Del Transporte Y Las Telecomunicaciones En Algunas Cuencas.

Una breve descripción de las condiciones de ambos servicios en el sistema de las cuencas, permite aclarar la realidad de estos y sus efectos sobre la calidad de vida de la población.

Cuenca de Anchicayá.

En la zona baja existen oficinas de Telecom en las localidades de Sabaletas y Bajo Anchicaya. El servicio de correos se presta parcialmente así como el abastecimiento de prensa. La cobertura de radio y televisión solo llegan a un 80% de los hogares.

El transporte en la cuenca del río Anchicayá se realiza por tierra a través de la carretera Simón Bolívar que comunica a Cali con Buenaventura atravesando toda la cuenca de oriente a occidente. Esta carretera se encuentra en pésimas condiciones de mantenimiento, presentando deslizamientos y desbordamientos de los taludes debido a la fragilidad de los suelos y a los altos niveles de humedad que presenta la zona, siendo muy frecuente sus cierres en ciertos sitios, incomunicado a los poblados.

De esta carretera se derivan dos vías sin pavimentar, una hacia la hidroeléctrica del Alto Anchicayá y, otra inconclusa, que conduce a San José de Anchicayá conocida como camino la Banca. Las demás zonas de la cuenca se comunican por caminos de herradura difíciles de transitar. En ocasiones los transportadores deciden suspender la única ruta vehicular que presta el servicio por la carretera, por las pésimas condiciones de la vía.

Hacia otros sectores de la cuenca es traslado se hace vía acuática mediante lanchas y canoas con motor fuera de borda y potrillos, tanto hacia su parte alta como hacia la desembocadura, teniendo como punto de embarque la localidad de Sabaletas y la misma bahía de Buenaventura.

¹ John J. Hernández.. Notas de Trabajo de campo POT rural Buenaventura. 1999.

Bahía de Buenaventura

Esta cuenca presenta quizás las mejores condiciones, ya que por la cercanía de sus asentamientos con la cabecera municipal, permite una mejor conectividad y servicios, además de las facilidades de acceso a otros servicios. El asentamiento más representativo La Bocana, cuenta con servicio de telefonía -presenta baja cobertura-, señales óptimas y un flujo de transporte que permite a propios y extraños su ingreso y salida.

Desde el interior del casco urbano por el norte se desprende una vía sin pavimentar hacia el poblado de Gamboa; así como otras vías y caminos hacia sectores como Citronela y el Esfuerzo.

Cuencas San Juan, Calima y Málaga

La parte baja de las Cuencas hidrográficas de los ríos en mención, ocupa una posición geoestratégica, que la convierte en una zona de importancia superlativa, tanto para el Departamento como para el resto del país. Su territorio es atravesado por tres vías de bajas especificaciones; la primera que conduce al corregimiento de Puerto Patiño, otra vía que va al corregimiento de San Isidro y la última que conduce a Bahía Málaga.

Sus sistemas de comunicación y transporte guardan relación con la característica multimodal de todo el municipio: mar, esteros, ríos, tierra y aire. Juanchaco es el único sitio que posee un aeropuerto de uso exclusivo de la Armada Nacional, el cual será entregado en concesión y ampliado en un futuro cercano.

El servicio de correo y prensa llega, con limitaciones, hacia donde hay vías (Bajo Calima) o a través del transporte marítimo continuo, como Juanchaco y Ladrilleros.

El servicio de telecomunicaciones es prestado en la cuenca por Telecom, a través del sistema de discado directo nacional e internacional. La disponibilidad de líneas telefónicas por Cuencas es muy baja. En Puerto Patiño o las Colonias, existe una sola oficina de Telecom con horario restringido. Juanchaco y Ladrilleros cuentan así mismo con dicho servicio. En el resto de los asentamientos no existe, y la operación es a nivel "de favor personal". En la zona se encuentran 7 radio- teléfonos particulares. El servicio de telefonía celular tiene una cobertura de su señal solo hasta Bahía Málaga.

Cuenca del Dagua

Paralela al cause del río y otra vía que lo atraviesa en el sector de Zacarías, se encuentran dos carreteras de gran importancia, la primera la Cabal Pombo, pavimentada y en condiciones de tránsito normal, a la misma desembocan la carretera que viene de Málaga y Bajo Calima, constituyéndose esta en la principal vía de acceso a la ciudad y a la zona media y baja de la Cuenca y, la antigua vía Simón Bolívar, sin pavimentar, deteriorada en muchos tramos, la cual recorre en la mayoría de su trayecto la Cuenca del río Anchicayá. Hacia el sector de Zacarías el servicio es prestado por camperos; no existiendo una ruta urbana que cubra este sector.

En el mismo sentido direccional de la primera, se encuentra la red férrea Buenaventura - Cali, la cual atraviesa territorios colectivos de comunidades negras y las tierras ocupadas por la comunidad indígena Paez de la Delfina.

Tabla 36. Vías de comunicación y longitudes según tipo para la Cuenca Baja, sector Buenaventura

TIPO DE VIA	CUENCA BAJA (Km)	TOTAL (Kms)
Carretera pavimentada	63.55	177.64
Carreteables (sin Pavimentar)	39.11	716.98
Ferrocarril	46.77	109.79

Fuente: CVC. Proyecto Plan de Manejo Cuenca Dagua; 1994

Hacia el sector de la desembocadura del río Dagua el transporte se hace por vía marítima a través de la Bahía de Buenaventura y por vía fluvial en el sector de Zacarías. No existen empresas que presten el servicio de transporte por el río.

Solo existen oficinas de Telecom en Zacarías, La Delfina, Triana, Cisneros y Cordoba con un promedio de 2 líneas por oficina. La prensa, el correo, la radio y la televisión, especialmente los dos últimos, mantienen una cobertura del ciento por ciento, en tanto, el resto presenta serias deficiencias en términos de acceso y cobertura.

Cuencas de los ríos Naya, Yurumanguí, Cajambre, Raposo y Mayorquín.

El acceso a estas cuencas es predominantemente acuático, por vía marítima. En la primera existe un camino que conecta la cuenca alta con el Municipio de Jamundí, atravesando los Farallones por el sur. De la misma manera la comunidad de Cajambre alcanza la ciudad de Cali a través del llamado Camino Silva. En tanto las comunidades de Cuerval y Leticia y, Cacolí, San Joaquín y otros pequeños poblados en el Raposo se comunican con la Carretera Simón Bolívar en cercanías de Aguacalara y Ladrilleros-Anchicayá.

La cobertura de telecomunicaciones es deficiente en toda la extensión de la palabra y el territorio rural, las oficinas de telecom, entidad que presta el servicio, solo hace presencia en el 3.4% de los asentamientos de la zona rural, descartándose la ausencia de oferta de otros operadores, incluyendo a Telbuenaventura, la empresa local. En aquellas cuencas donde se presta el servicio la cobertura escasamente alcanza en promedio entre el 0.1 y el 2.0 por ciento, siendo más disiente el déficit en Yurumanguí, Raposo, San Juan, Cajambre donde no existe el servicio y, hacia aquellos sitios donde solo existe una torre de Telecom como en Bocas de Mayorquín y Puerto Merizalde en el Naya. La dotación de las telecomunicaciones se complementa con la existencia de dos (2) faros, uno a la entrada de la bahía de Buenaventura y otro guía la entrada a la bahía de Málaga; en esta última sobresale el radar manejado por la Armada Nacional. Ver tabla siguiente y plano ilustrativo sobre cobertura telecomunicaciones.

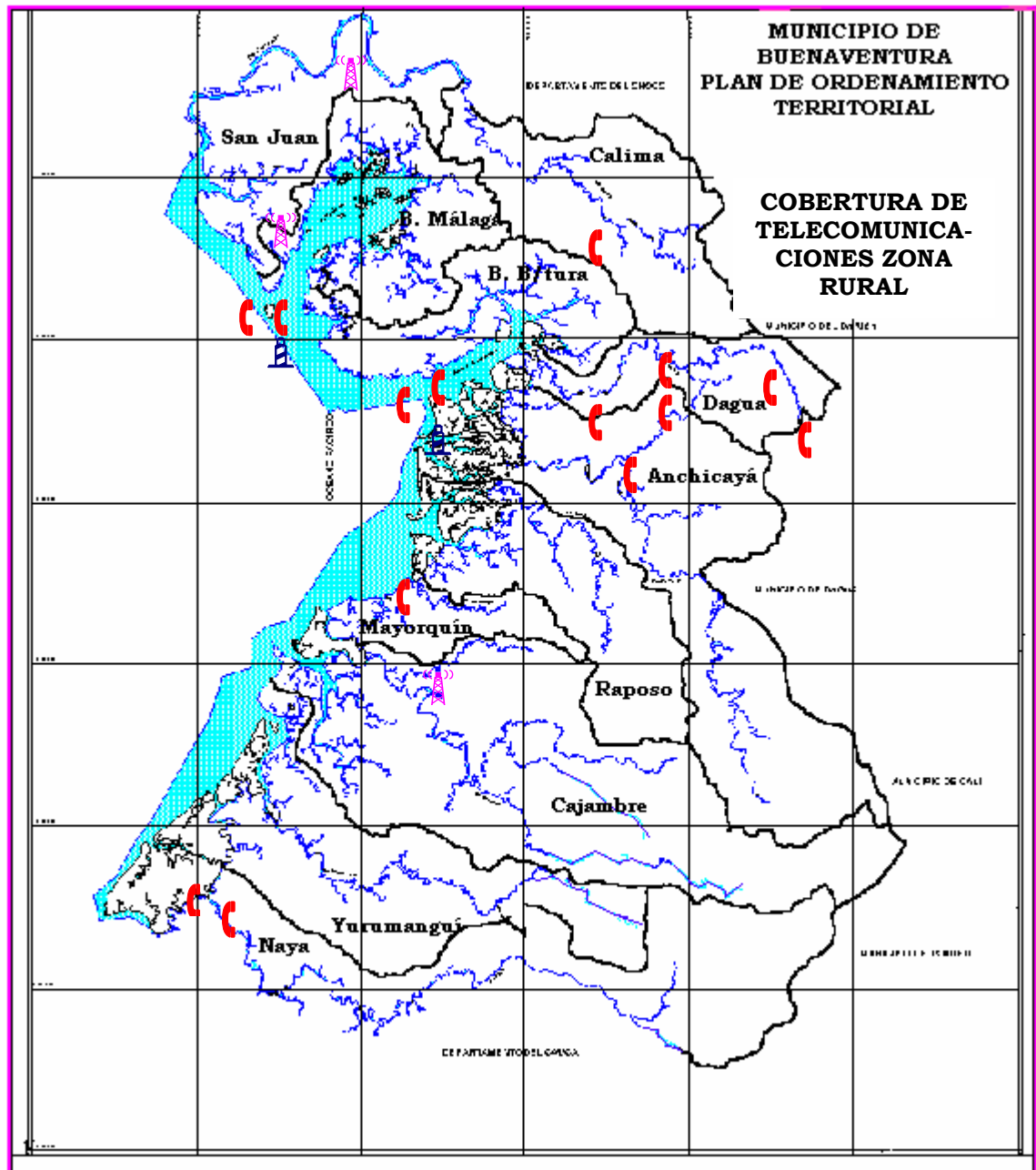
Cuadro 11. Medios disponibles de telecomunicación por Cuenca.

Cuenca	Asentamiento	Sistema de telecomunicaciones	
		Telefono* (Telecom)	Radio Comun
Anchicayá	Sabaletas	X	
San Juan	Cabeceras		X
B. Málaga	Juanchaco	X	Radar
	Ladrilleros	X	
B. B/tura	La Bocana	X	
	Pianguita	X	
	Changai	X	
Dagua	Cisneros	X	
	Cordoba	X	
Dagua	Zacarías	X	

Continuación cuadro 11

Naya	Pto Merizalde	X	X
	San Fco Naya	X	X
Cajambre	Silva		X
Mayorquín	Bocas de Mayorquín	X	

Fuente: Diagnósticos Consejos Comunitarios POT, 2000. (*) presencia de oficina de telecom con torre, teléfono residencial o comercial



3.4 VIVIENDA

La descripción de las tipologías de la vivienda, como su distribución en el territorio, pasan necesariamente por reconocer la acepción de Mosquera Torres acerca de que "el modelo urbanístico resultante de la evolución del asentamiento que surge del desmonte de los baldíos, expresa los nexos simbióticos que se dan entre el espacio residencial, los espacios selváticos de producción, y las diversas funciones que cumple el río o el mar" ². Sin embargo, se podría agregar que el proceso evolutivo de la vivienda está igualmente asociado a la capacidad económica de la familia; a la evolución de las actividades económicas propias del asentamiento, como el caso de la Bocana, Juanchaco, Ladrilleros, que comparten una economía especializada; a las posibilidades de acceso y movilización de materiales; a las influencias arquitectónicas urbanas por la cercanía a la ciudad y el manejo por parte de los constructores de tendencias más modernas; situaciones que se presentan excepcionalmente hacia los sistemas carreteros y turísticos, y en menor escala hacia los caseríos interiores de las cuencas, donde predominan las viviendas autóctonas, como se podrá apreciar en las fotos ilustrativas sobre espacio público páginas adelante.

Resultado de lo dicho, parafraseando a la autora, son una serie de prototipos de vivienda que adolecen de múltiples defectos que afectan intensamente el confort y la calidad ambiental y arquitectónica, que destacan la penuria generalizada de muebles básicos: camas, mesas de trabajo y comedor, sillas, alacenas para ropa, alimentos y menaje de cocina. Entre dichos prototipos se puede hacer distinciones de la vivienda tradicional o autóctona construida en madera y hoja de palma; la tradicional moderna con techo, tabla y madera aserrada; cemento con concreto, techos de zinc o eternit.

Según el estudio de OTMA, entre los años 1985 y 1995 en los estratos citados (I, II y III) la variación en términos del crecimiento de la vivienda fue del 27.8%, es decir 3.059 nuevas viviendas, sin dejar de mencionar que la construcción de nuevas viviendas en el pacífico puede obedecer a varios motivos: cambios definitivos de residencia; cambios transitorios por efectos de la movilidad productiva o; la construcción de vivienda para nuevos hogares. La investigación reafirma las conclusiones del proceso de poblamiento en los estratos mencionados al reiterar la presencia del mayor número de unidades en el estrato I o costero, el cual vio crecer sus viviendas en un 31.4%, mientras el estrato III creció en un 12.3% es decir aun ritmo de 1.01% anualmente, como lo muestra la tabla siguiente, reafirmandose con ello algunas de las explicaciones al fenómeno antes descrito sobre el proceso paulatino de despoblamiento en el estrato alto.

Tabla 37. Vivienda según estratos o zonas de los ríos

1985			1995	
Estratos	Vivienda	%	Total vivienda	%
1	7.721	70	10.144	72
2	2.506	23	2.983	22
3	722	7	811	6
Total	11.014	100	14.073	100

Fuente: OTMA, Informe Final, junio de 1996, p. 34

En la actualidad se desconoce el verdadero déficit de vivienda en la zona rural de Buenaventura, pero si se considera que entre 1995 y el año 2000 la población presenta un

² Op. Cit, Revista Univalle N° 5...

crecimiento del 3.92% anual (lo cual contradice algunas de las proyecciones citadas en el análisis demográfico de la dimensión social) y se estima que el número promedio de personas por vivienda es de 6, se podría hablar hipotéticamente de un aparente déficit de 1.992 viviendas

3.5 ESPACIO PÚBLICO

Para las comunidades de la zona rural de Buenaventura, el espacio público es una noción asociada al entorno, a la apropiación socio-cultural del territorio³, o a las formas de ocupación, donde las estrategias adaptativas para la subsistencia y las relaciones sociales condicionan su uso⁴.

Los espacios y estructuras físicas como tal, en términos urbanos, no existen en la zona rural. Es así como las plazas, plazoletas, parques, andenes⁵, zonas complementarias a los sistemas viales -todos ellos relacionados con los diferentes tipos de equipamiento- no constituyen elementos propios de los asentamientos. Sin embargo en aquellas zonas de mayor influencia arquitectónica urbana, los espacios públicos presentan cierta similitud con los de la ciudad, aunque la forma e intensidad de uso es diferente, como acontece en los asentamientos a orillas de la carretera Cabal Pombo y el sistema estructurante ru-urbano de las vías de Juanchaco-Ladrilleros. En estas áreas también se distinguen espacios públicos como las canchas múltiples, pequeños espacios adaptados como plaza de mercado -Cisneros-, los lugares adoptados como zonas sociales: tiendas, locales donde se práctica el billar, los frentes de las casas o las extensiones de los negocios, e incluso la carretera.

Para las comunidades de las cuencas, tanto negras⁶ como indígenas -las mestizas se han adaptado a ellos-, son espacios públicos por naturaleza, el río, el bosque, las quebradas, ciénagas, lagunas, manglares, el mar, las playas, los esteros, como nociones amplias de uso por todos; mientras en los asentamientos sin distinguir tamaño, forma y ubicación, estos lo constituyen, los espacios para el deporte : lotes -canchas, "la calle" o área paralela al río entre éste y las casas, los pasillos y carreteras interiores, los embarcaderos, la casa comunitaria, y las zonas verdes al interior de los asentamientos que se asimilan a zonas comunes, las

³ Según William Villa, la apropiación territorial, por parte de las comunidades negras, históricamente fue hecha, y se argumenta que aun se hace, "cuando un segmento comunitario que controla un tramo de río, sector en el cual una red de parientes se distribuyen pequeñas parcelas, ubicadas sobre el dique, a las que tienen acceso directo desde la corriente de agua, que es la vía de comunicación natural y pública. La franja de poca profundidad, que corre paralelo al río -60 metros-, es por definición el espacio donde se efectúa la agricultura (algunos autores las llaman "firmes" cuando se encuentran cerca a los manglares) y se definen en oposición al bosque y al río o ciénaga, espacios que son esencialmente comunitarios y dedicadas a labores extractivas y de recolección. En: "Lloró: dinámica de una región minera", Revista CODECHOCÓ-DNP, Nro.1, pág 8, Quibdó, 1985

⁴ Esta complejidad hace relación a: las formas de posesión, la diversidad de fuentes de subsistencia relacionadas con la oferta ambiental y los espacios de uso del territorio, las normas sociales -familiares- de posesión y distribución de la tierra y utilización de los recursos naturales.

⁵ La noción de andén no está incorporada a la cultura rural, y menos aun por la forma y conformación del asentamiento estos no se incluyen en las obras de construcción tanto públicas como privadas.

⁶ Conviene aclarar que la ocupación de territorios por parte de las comunidades negras del litoral, distingue espacios claramente definidos y aprovechados económicamente, como el espacio del dique, el espacio del Bacín y el espacio de la colina aluvial o como ocurre en otras zonas, los barrancos mineros, los esteros, las ciénagas, los conchales y las áreas homogéneas de bosque como el guandal, el catival, el natal y las llamadas mares. Otra noción de espacio público hace referencia a los fines y los confines, los cuales, aunque son parte de la posesión de territorios por las familias, son utilizados por todas las personas. De acuerdo a la Ley 70, estos espacios adquieren la connotación de colectivos, lo cual les hace públicos.

cuales son lugares de encuentro, de juego de los niños y de comunicación intra e intergénero y donde se discuten los asuntos propios de la comunidad.

La vida social y cultural de las comunidades indígenas gira en torno a la tierra como un espacio para todos -público, noción que no solo implica la parcela cultivable sino que abarca otras nociones como el agua, la fauna, la flora y la soledad étnica; es decir, como espacio vital para la supervivencia física y cultural de la etnia⁷. (ver ilustraciones sobre expresiones de espacio público en la zona rural).

3.5.1 Percepción De Las Comunidades Frente A Su Entorno Como Espacio Social.

El espacio público no solo es visto como un lugar físico, está asociado a la relación biofísica-antrópica la cual es percibida por las comunidades como parte de su entorno, relación que distingue espacios como: a) de aprovechamiento natural para su subsistencia, apoyándose en la totalidad de la CUENCA DE LOS RÍOS (esteros, caletas, brazos, quebradas) y, b) el territorio como unidad básica de identidad y pertenencia, lo cual es equivalente al concepto de Ambiente. Se trata de la interacción entre ecosistemas, y cultura, "de la cual no se sustrae al paisaje", que incluye formas organizativas propias, la tecnología disponible, la economía y la producción simbólica⁸.

En la mentalidad de los grupos indígenas y negros, la territorialidad está construida por valores étnicos, culturales, sociales, económicos, ecológicos, políticos y religiosos. Para las comunidades Embera y Waunanas por ejemplo, el territorio es también un espacio productivo, simbólico y político.

La construcción cultural y simbólica, implica espacios superpuestos de profanidad/sacralidad, lo externo/interno, lo de afuera/adentro, lo público/privado, lo bullicioso/silencioso. Tales imágenes se hacen presentes en actividades económicas, sociales y religiosas.

En este contexto, el espacio físico de las cuencas, como espacio público, es manejado en dos direcciones: 1) desde el nacimiento hasta la desembocadura del curso del río principal y 2) de manera transversal. Tales maneras corresponden a las imágenes culturales de horizontalidad y verticalidad. Así por ejemplo, la pesca y la agricultura se realizan en espacios externos, hacia afuera, de cara al río, o en las playas frente al mar; en tanto la minería, la caza y la actividad forestal se realizan en espacios internos, hacia adentro, de cara al bosque, la selva y las colinas, en actitud silenciosa⁹.

⁷ Juan C. Botero, "Estudio etno-médico de las comunidades Eperara", 1984, Pág.5.

⁸ Instituto de Estudios del Pacífico- Universidad del Valle. Memorias del curso: Participación Comunitaria y Medio Ambiente" Ministerio del Medio Ambiente e ICFES; John J. Hernández Compilador. En: "La experiencia OTMA: Participación Comunitaria en El Proyecto Ordenamiento Territorial Y Manejo Ambiental del Municipio de Buenaventura", por Nancy Motta y Henry Granada, Cali, 1997

⁹ Ibídem



3.6 EQUIPAMIENTO RURAL

3.6.1 Equipamiento Económico

El equipamiento económico presente en el sector rural de Buenaventura hace evidente su desigual distribución territorial en las cuencas, como la debilidad funcional de estos elementos de desarrollo, revelando así mismo parte de la condición económica de sus pobladores.

Las actividades económicas rurales predominantemente de orden tradicional marcan las formas como se apropia el territorio y por ende el tipo de tecnología empleada para tal fin; a diferencia de las actividades modernas, escasas por cierto, algunas con gran impacto socioambiental, determinan formas de uso del territorio carentes de planificación de acuerdo a las potencialidades que ofrece la gran riqueza con que aun se cuenta, bajo criterios eminentemente capitalistas.

Es así como los equipamientos para el desarrollo en ambas formas de economía refleja la precariedad en algunas cuencas, con mayor énfasis en aquellas donde las actividades son menos especializadas desde el punto de vista moderno tales como Naya, Yurumanguí, Cajambre, Raposo, San Juan, Mayorquín, Calima y la parte de Cuenca alta y baja de Anchicayá al carecerse de muelles, infraestructuras de frío, telecomunicaciones y energética. En tanto hacia aquellas con relativo equipamiento en su mayoría asociado a los componentes de transporte ante la facilidad de movilización como Dagua, Málaga y la bahía de Buenaventura, la primera dominada por la extracción de material de río y los servicios carreteros; la segunda, por las actividades turísticas y la última por la presencia de actividades portuarias y de otros servicios, determinan un relativo acondicionamiento.

El balance del equipamiento rural muestra según los datos disponibles, la existencia de distintas infraestructuras de propiedad estatal, comunitaria y privada constituida por:

- muelles turísticos, de pasajeros y cabotaje en Juanchaco, La Bocana, bahía de Buenaventura; en Puerto Merizalde.
- un número aproximado de 37 plantas eléctricas comunitarias de las cuales al menos 7 se ubican en el sector de bahía Málaga, sumada a la particulares o privadas que superan ostensiblemente las anteriores;

- cuartos de frío en Juanchaco, Yurumanguí, Cajambre, Naya;
- algunos aserríos en San Juan en el poblado de Cabeceras y Malaguita, Río Calima, Cajambre, entre otros, algunos de estos hoy fuera de servicio;
- infraestructura de puentes sobre las vías Simón Bolívar y Cabal Pombo y, otro número no preciso de estos sobre ríos y quebradas que acceden hasta algunas veredas.
- A lo anterior se suma la incipiente infraestructura privada hotelera y de servicios de restaurante, balnearios a lo largo de la carretera Cabal, del sector de Sabaletas, San Cipriano, "hoteles" en asentamientos como Punta Soldado, Puerto Merizalde en Naya (cuenta con tres) y; las llamadas brujitas: carros de balineras que optimizan la línea férrea para la movilización de los pobladores y los visitantes, así como los bienes, las cuales adquieren especial significado para la gente y el sector por la función socio-económica que prestan.
- Complementa el equipamiento obras de envergadura como el aeropuerto local ubicado en el corregimiento de Zacarías; la central hidroeléctrica de Anchicayá; el tramo del poliducto que recorre desde el casco urbano por la carretera Cabal Pombo hasta Yumbo y; la línea férrea que transita paralela al río Dagua.

3.6.2 Equipamiento Social

Educativo. Representa el de mayor cobertura a nivel rural especialmente en el nivel de primaria, al existir - según los diagnósticos comunitarios- 124 escuelas que de acuerdo al número total de asentamientos (356) cubriría el 34.8% de éstos; cifra baja respecto de dicho total. En tanto el nivel secundario está cubierto en 18 sitios con colegios oficiales del tipo SAT (sistema de atención tutorial), satélites del colegio Pascual de Andagoya o independientes, todos bajo la modalidad básica académica distribuidos mayoritariamente en cuatro cuencas: Málaga, Dagua, Cajambre, Naya (72.2%), mientras en cuencas como Anchicayá, Buenaventura, Calima solo existe un solo establecimiento para cubrir todos los asentamientos. En cuencas como San Juan, Raposo, Mayorquín y Yurumanguí el déficit en este nivel es del 100 %.

Explorando la cobertura por cuencas para los dos niveles en mención, se desprende que Cajambre y Málaga presentan las más altas según el número de asentamientos reportados, seguida de la Cuenca del Dagua. En tanto cuencas como Naya, Raposo, Anchicayá, Yurumanguí podría decirse presentan coberturas educativas medias predominando el nivel primario; mientras la bahía de Buenaventura, San Juan, Mayorquín y Calima la cobertura es baja, si se considera que el número de asentamientos reportados (28), los cuales poseen una baja población - exceptuando Calima - y un número de 16 establecimientos.

Sobre este último punto, llama la atención la baja cobertura educativa que presenta la Cuenca del Calima, ya que como se sabe ésta posee una alta población y un número aproximado de 31 asentamientos. Su déficit general del 77% no se correlaciona con una de las ventajas comparativas que tiene esta zona del municipio como es su fácil acceso y la se servir de tránsito hacia la cuenca del San Juan, lo cual permitiría un mayor servicio para ambas. Situación similar a lo que ocurre con sectores como el de Anchicayá, lo que las equiparía con la Cuenca del Dagua una de las mayores coberturas, y una mayor centralidad junto con la anterior, respecto del casco urbano que les posibilita diversificar su oferta.

Como se anotará en el capítulo sobre dimensiones -social- la zona rural no cuenta con cobertura de establecimientos universitarios y tecnológicos, generando un déficit del ciento por ciento, por consiguiente haciendo a estos niveles educativos disfuncionales para el desarrollo rural y por tanto para el municipio, toda vez que las instituciones educativas existentes en el municipio no ofertan ningún programa presencial para la zona rural, obligando a la población universitaria especialmente docentes a trasladarse a la ciudad.

Una descripción detallada de la cobertura de establecimientos de primaria y otras infraestructuras complementarias como los restaurantes escolares y las guarderías en cada cuenca y, para el nivel secundario puede verse en las tablas siguientes.

Cuadro 12. Infraestructura educativa y complementaria

Cuenca de Anchicayá					Continuación. Cuenca del Dagua				
	Es	Co	Re	Gu		Esc	Co	Re	Gu
Sabaletas	1	1	-	-	Calle Larga	1	N	-	-
Aguaclara	1	N	-	-	Cordoba	2	1	-	-
San Marcos	2	N	-	-	San Cipriano	1	N	-	-
Llano Bajo	1	N	-	-	Santa Elena	1	N	-	-
Guaimia	1	N	-	-	Zaragoza	1	N	X	-
Brazito y Amazonas	-	N	-	-	Venecia	1	N	-	-
Taparal	N	N	-	-	Bendiciones	N	N	N	N
Humane	N	N	N	N	Km 40 Camino Viejo	1	N	N	N
Bellavista	1	N	N	N	Triana	1	N	X	-
Aribí	N	N	N	N	La Delfina	1	N	-	-
El Coco	1	N	N	N	Guadualito	1	N	-	-
El Llano	1	N	N	N	La Delfina	1	N	-	-
Santa Barbara	N	N	N	N	Guadualito	1	N	-	-
Cocalito	1	N	N	N	Campo Hermoso	1	N	-	-
Las Contrás	N	N	N	N	El Salto	1	N	-	N
Las Palmas	N	N	N	N	Resguardo La Meseta	1	N	N	N
San José	1	N	N	N	C/dad Indígena Aizama	N	N	N	N
Firme Bonito	N	N	N	N	C/dad Indígena La Delfina	1	1	N	N
Limonas	1	N	-	-	Cuenca de San Juan				
Alto Potodo	1	N	-	-		Esc	Co	Re	Gu
Bajo Potodo	2	N	-	-	Cabeceras	1	N	X	X
Pta Soldado	1	N	-	N	Miramar	N	N	N	N
Cuenca del Dagua					Pto España	N	N	N	N
	Es	Co	Re	Gu	C/dad Ind. Valledupar	1	N	N	N
Zacarias	1	1	-	-	C/dad Ind. Cerrito - Bongo	N	N	N	N
Calle Larga	1	N	-	-	Resguardo Pto Pizaro	1	N	N	N
Cordoba	2	1	-	-	Resguardo Chacahajo	1	N	N	N
San Cipriano	1	N	-	-	Cuenca de Bahía Málaga				
Santa Elena	1	N	-	-		Esc	Co	Re	Gu
Zaragoza	1	N	X	-	Juanchaco	1	1	-	X
Venecia	1	N	-	-	Ladrilleros	1	N	-	X
Bendiciones	N	N	N	N	La Barra	1	N	-	X
Km 40 Camino Viejo	1	N	N	N	La Plata	1	1	-	N
Triana	1	N	X*	-	La Sierpe	1	N	N	N
Zacarias	1	1	-	-	Base Naval	1	1	N	X
Cuenca del Cajambre					Continuación Cuenca del Calima				
	Es	Co	Re	Gu	La Estrella	N	N	N	N
El Pital	1	N	N	X	La Esperanza	N	N	N	N
Punta Bonita	2	N	N	X	La Brea	1	N	N	N
Playita	N	N	N	N	Bellavista	1	N	N	N
Brazo El Baúl	N	N	N	N	Maizama	N	N	N	N
Bocas de Brazo	1	N	N	X	El Diez	1	N	N	N

Continuación cuadro 12

Boca Cajambre	N	N	N	N	Giuanito	N	N	N	N
Río Timba	N	1	N	N	La Florida	-	-	-	-
Boca de Chiquero	N	N	N	N	Tongoró	-	-	-	-
La Fragua	1	1	N	N	C/dad Indige. Chamapuro	N	N	N	N
Silva	1	1	N	N	Resguardo Guayacán	N	N	N	N
El Chorro	1	1	N	N	Cuenca del Raposo				
San Isidro - Veneno	1	1	N	N	Cacolí	-	-	-	-
El Barco	1	N	N	X	Guadualito	-	-	-	-
Aragón-Calle Chontaduro	1	N	N	N	El Tigre	1	N	N	N
Opogó - San Sabio	1	N	N	X	Bellavista	-	-	-	-
Cuenca de Bahía Buenaventura					Auca	1	N	N	N
	Es	Co	Re	Gu	Peña Blanca	-	-	-	-
Piangüita	N	N	N	N	Calle Onda	1	N	N	N
Bazan - La Bocana	1	1	-	X	San Antonio	1	N	N	N
Changai	N	N	N	-	Caimito	1	N	N	N
Cuenca de Yurumanguí					San Fco	1	N	N	N
	Es	Co	Re	Gu	Leticia	-	-	-	-
Firme	1	N	N	N	Santa Ana	-	-	-	-
Barranco	1	N	N	N	Cuenca del Naya				
Primavera	1	N	N	N		Es	Co	Re	Gu
Veneral	1	N	N	N	Merejildo	N	N	N	X
Papayo	1	N	N	N	Pto Valencia	1	N	N	X
San Miguel	1	N	N	N	Betania	1	N	N	X
San Antonio	1	N	N	N	Las Palmas	N	N	N	X
El Aguila	1	N	N	N	La Vuelta	1	N	N	N
San Jeronimo	1	N	N	N	San Fdo	1	N	X	X
San José	1	N	N	N	Concherito	1	N	N	X
San Antoñito	1	N	N	N	San Martín	N	N	N	X
Las Juntas	1	N	N	N	San José	1	N	N	N
Encanto	N	N	N	N	El Trueno	1	N	N	N
Cuenca del Calima					San Joaquín	1	N	N	X
	Es	Co	Re	Gu	Sta Cruz	1	N	N	N
Trojita	1	N	N	N	Chamuscao	1	N	N	X
Ceibito	1	N	N	N	Primavera	1	N	N	X
Guadual	N	N	N	N	El Cacao	1	N	N	N
San Joaquín	N	N	N	N	Bartola	1	N	N	X
Las Colonias	2	1	N	X	Corrientes	N	N	N	N
Km 9	1	N	N	N	Calle Larga	1	N	X	N
Villa Estella	1	N	N	N	San Antonio	1	N	N	X
Las Brisas	N	N	N	N	Dosquebradas	1	N	N	N
San Isidro	1	N	N	N	Redondito	N	N	N	X
Continuación Cuenca del Naya					Cuenca del Mayorquín				
	Es	Co	Re	Gu		Es	Co	Re	Gu
Sagrada Familia	1	N	N	N	La Comba	1	N	N	N
Bijagual	N	N	N	X	Papayal	N	N	N	N
Juan Nuñez	1	N	N	X	Isla Pelada	N	N	N	N
San Bartolo	1	N	N	X	Secadero	N	N	N	N
Juan Santo	N	N	N	N	El Cacao	N	N	N	N
Sta Rosa	N	N	N	N	Calle Larga	N	N	N	N

San Lorenzo	1	N	X	X	Bocas de Mayorquín	1	N	N	N
Las Pavas	1	N	N	N					
Patico	N	N	N	N					
Cascajito	N	N	N	N					
Concepción	1	N	N	X					
Sta Cruz de Golando	1	N	N	N					
Guadualito	N	N	N	N					
Santa Ana	1	N	N	X					
El Carmen	1	N	N	N					
Santa Maria	1	N	N	X					
Aguamansa	1	N	N	N					
Pastico	1	N	N	N					
Chivirru	N	N	N	N					
San Francisco Naya	1	1	N	1					
Puerto Merizalde	2	1	N	N					
Resguardo Indígena de Juaquincito	1	N	N	N					

Fuente: Diagnósticos Comunitarios POT, 2000

Tabla 38. Cobertura de establecimientos educativos nivel secundario zona rural

Cuenca	Nº	% según Nº total de establecimientos	% según Nº total de asentamientos
Anchicayá	1	5.5	0.28
Bahía Buenaventura	1	5.5	0.28
Bahía Málaga	3	16.6	0.84
Calima	1	5.5	0.28
Cajambre	5	27.7	1.40
Dagua	5	27.7	1.40
Mayorquín	0		
Naya	2	11.1	0.56
Raposo	0		
San Juan	0		
Yurumanguí	0		
Total	18	100.0	5.04

Fuente: diagnósticos comunitarios POT, 2000. El número base de asentamientos es de 356.

Los servicios complementarios de restaurantes escolares y guarderías, presentan un déficit del cien por ciento en el 54.5% de las cuencas (Anchicayá, Raposo, Mayorquín, San Juan, Yurumanguí y Calima). En las restantes el servicio de guarderías cubre 33 localidades y el de restaurantes solo 4.

Cobertura educativa en las comunidades indígenas

Como lo describe la tabla que sigue la infraestructura educativa en las comunidades indígenas solo cubre el 45.5% de los asentamientos, siendo el nivel de básica primaria y el sector de la cuenca del San Juan en un 60% el que alberga el mayor número de escuelas y de estudiantes. Contrasta este comportamiento con el 90.9% de carencias de colegios de educación secundaria y de grados al solo ofertarse hasta el grado 2º en el resguardo de Puerto Pizarro.

Tabla 39. Cobertura establecimientos educativos comunidades indígenas

Comunidad	Nº establecimientos	
	Escuelas	Colegios
Resguardo Puerto Pizarro	1	1
Resguardo Chachajo	1	0
Resguardo Guayacán	0	0
Resguardo La Meseta	1	0
Resguardo Juquincito	1	0
Asentamiento Valledupar	1	0
Asentamiento Chamapuro	0	0
Asentamiento Chonara-Ejua	0	0
Asentamiento La Delfina	1	0
Asentamiento Aizama	0	0
Asentamiento Cerrito-Bongo	0	0
Totales	5	0

Fuente: Diagnóstico Indígena POT, 2000

Salud. Esta cubierta en un 23%¹ por una infraestructura de 37 puestos de salud, 1 centro de salud en Las Colonias (o Bajo Calima) y dos hospitales (Bahía Málaga y Puerto Merizalde en Naya). Sobresale como aspecto crítico el déficit del cien por ciento de infraestructuras en al Cuenca de Mayorquín. Veamos una breve descripción de la situación por cuencas:

Cuenca del río Anchicayá presenta una infraestructura en salud con desequilibrios espaciales, ya que en zonas como la cuenca baja sólo existen dos puestos de salud, adscritos a la Secretaría de Salud Municipal atendidos por dos promotoras, contrario a lo que sucede en el sector de la carretera el cual concentra el 62.5% de la dotación total que posee la cuenca. Sin embargo, la característica general es un déficit del 63.3% para toda la Cuenca.

Cuadro 13. Infraestructura y personal. Cuenca Anchicayá

Localidad	Puestos de Salud	Personal Institucional y de la comunidad
Sabaletas	X	Promotor
Aguaclara	X	Promotor
San Marcos	X	Promotor
Llano Bajo	X	Promotor
Guaimia	X	Promotor
Brazito y Amazonas	N.E	Ninguno
Taparal	N.E	Ninguno
Limones	N.E	Promotor
Pta Soldado	X	Ninguno
Alto Potedo	N.E	Ninguno
Bajo Potedo	X	Promotor
Bellavista	Hospital del Chidral fuera de servicio	
Aribí	N.E	-
El Coco	N.E	-

¹ Cobertura según el número total de 356 asentamientos oficialmente aceptados.

Continuación cuadro 13.

El Llano	N.E	-
Santa Barbara	N.E	-
San José de Anchicayá	X	Promotor
Calla Larga	N.E	-
Las Palmas	N.E	-
Las Contrás	N.E	-
Cocalito	N.E	-
Firme Bonito	N.E	-
Humanes	N.E	-
Resguardo La Meseta	N.E	Promotor

Fuente: Diagnóstico comunitario, 2000. (N.E) : no existe

Cuenca del Dagua. Esta Cuenca tiene como característica la misma de la anterior, ya que su infraestructura esta localizada principalmente sobre la vía Cabal Pombo y en menor proporción en los asentamientos interiores ubicados sobre el río. En los asentamientos cercanos al municipio de Dagua la población se moviliza hasta allí para atender los problemas más críticos.

Cuadro 14. Infraestructura y personal. Cuenca del Dagua

Localidad	Puestos de Salud	Personal Institucional y de la comunidad
Cisneros	X*	Promotor
Zaragoza	N.E	Promotor
Zacarías	X	Promotor, parteras, curandero
Triana	x	Promotor
Calle Larga	N.E	Promotor, curandero
Cordoba	X	Promotor
San Cipriano	X	Promotor
Santa Elena	N.E	Ninguno
Venecia	N.E	Ninguno
Bendiciones	N.E	Ninguno
Km 40 Camino Viejo	N.E	Ninguno
Triana	X	Promotor
La Delfina	Funciona en una casa	Promotor
Guadualito	N.E	Promotor curandero
Campo Hermoso	N.E	Promotor, curandero, sobandero
El Salto	N.E	Ninguno

Fuente: Diagnóstico comunitario, 2000. (*): hay un centro de salud en construcción. (N.E) no existe

Cuencas de los ríos San Juan y Calima, cuentan con un centro de salud, ubicado en Bajo Calima el cual tiene la dotación equivalente a un mini hospital con algunas camas hospitalarias, además de la presencia de un médico que labora medio tiempo. La deficiencia de hospitales, centros y puestos de salud al igual que la falta de personal médico y paramédico, contribuye a que el índice de mortalidad y morbilidad sean muy altos en relación con el resto del país. Sobre la zona nor-occidental se cuenta con un puesto en el Ceibito, en tanto el resto de caseríos, incluido el **Resguardo de Guayacán** cercano a la desembocadura del San Juan no cuentan con infraestructura y menos aun con personal de apoyo. Aunque

existen puestos en los asentamientos sobre el río y la carretera la distancia entre estos muestra la disfuncionalidad territorial de este servicio, y por ende las dificultades para la población y la cobertura realizada por los promotores. El déficit general de infraestructura de salud en toda la Cuenca es aproximado del 90.4%.

En la Cuenca del San Juan existe un puesto de salud en el **Resguardo de Puerto Pizarro** manejado por un promotor y otro en la localidad de Cabeceras de la comunidad de religiosa asentadas en este sitio.

Cuadro 15. Infraestructura y personal. Cuencas del San Juan y Calima

Localidad	Puesto de Salud	Personal institucional y de la comunidad
Cuenca del San Juan		
Cabeceras	X	Promotor
Resguardo Pto Pizarro	X	Promotor
Resguardo Chacahajo	N.E	Promotor
C/dad Ind. Valledupar	N.E	Ninguno
C/dad Ind. Cerrito - Bongo	N.E	Ninguno
Miramar	N.E	Ninguno
Pto España	N.E	Ninguno
Cuenca del Río Calima		
Las Colonias -Bajo Calima	C.S	Promotores
San Isidro	N.E	Promotor
El Diez	N.E	Ninguno
Trojita	N.E	-
Ceibito	N.E	-
Guadual	X	-
San Jaquín	N.E	-
Km 9	N.E	-
Las Brisas	N.E	-
Villa Stella	X	-
La Estrella	N.E	-
La Esperanza	N.E	Ninguno

Fuente: Diagnóstico comunitario, 2000

La Cuenca de Málaga: El servicio hospitalario en Bahía Málaga, lo cubre parcialmente la Base Naval de Málaga, donde asisten los nativos en casos de urgencias, partos y de problemas que sobrepasan la atención primaria que se brinda en los dos puestos de salud de la zona, los que a su vez cubren las tres principales comunidades: La Barra, Ladrilleros y Juanchaco. La Plata no dispone de puesto de salud, sin embargo, junto con los pobladores de La Sierpe, están afiliados al sistema subsidiado de salud, siendo atendidos en el hospital de la base naval.

Quincenalmente se tiene la visita de un médico a la región, en otros sitios va cada mes o cada año, las cuales sirven muy parcialmente debido a la dificultad para acceder a los medicamentos (o no se consiguen o es muy costoso ir hasta Buenaventura); ante esta dificultad prefieren usar sus medicinas tradicionales. Las causas más frecuentes de mortalidad son infecciones respiratorias, brotes en la piel, malaria y diarrea.

Cuadro 16. Infraestructura y personal. Cuenca de Málaga

Localidad	Puestos de salud	Personal institucional y de la comunidad
Juanchaco	X	Promotor
Ladrilleros	X	Promotor
La Barra	N.E	-
La Plata	N.E	Ninguno
La Sierpe	N.E	Ninguno
Miramar	N.E	Ninguno
Base Naval Málaga	Hospital	(*)

Fuente: Diagnóstico comunitario y estudios sobre la zona. (*) ver tabla N° 30.
 (-) Inf. no disponible

Bahía de Buenaventura. Constituye su infraestructura un solo puesto de salud, conforme la siguiente descripción. En tanto la morbilidad muestra a la malaria, IRA, IDA, gripa, diarrea, hipertensión y las enfermedades de la piel, como las principales enfermedades. Las causas de muerte predominante son por malaria y la muerte natural.

Cuadro 17 Infraestructura y personal. Cuenca de la Bahía de Buenaventura

Localidad	Puestos de salud	Personal institucional y de la comunidad
La Bocana	x	Promotor
Pianguita	N.E	Lo cubre La Bocana-
Changai	N.E	Lo cubre La Bocana

Fuente: Diagnóstico comunitario, 2000.

Cuenca de Cajambre. Cuenta con seis puestos de salud, cuya cobertura es de 900 habitantes por puesto, los cuales se ubican en los principales asentamientos. Los puestos se encuentran mayormente concentrados sobre el curso del río, en tanto, los asentamientos costeros presentan un déficit del 96%; mientras el desequilibrio general para toda la Cuenca es del 60%.

Cuadro 18. Infraestructura. Cuenca del Cajambre

Localidad	Puestos de salud	Personal institucional y de la comunidad
El Pital	1	Hay presencia de promotores, curanderos, parteras y sobadores
Punta Bonita	1	
Playita	N	
Brazo El Baúl	N	
Bocas de Brazo	N	
Boca Cajambre	N	
Río Timba	N	
Boca de Chiquero	N	
La Fragua	1	
Silva	1	
El Chorro	N	

Continuación cuadro 18.

Localidad	Puestos de salud	Personal institucional y de la comunidad
San Isidro - Veneno	1	
El Barco	1	
Aragón-Calle Chontaduro	N	
Opogó - San Sabio	N	

Fuente: Diagnóstico comunitario, 2000. (*) : En la Cuenca hay presencia de promotoras, parteras y Curanderos. La información no detalla su ubicación.

Cuenca del Yurumanguí. Contrasta la dotación de puestos de salud de tres (3) respecto de las plantas eléctricas comunitarias con que cuentan las localidades como se anotará páginas atrás. La carencia de este servicio indica con base en el número de asentamientos un déficit del 77% de manera especial sobre la zona media y alta de la cuenca donde se concentran el 61% de las localidades y habitantes. Dicha situación se hace crítica si al revisar el resto de equipamientos se observa que es en estas últimas donde hay una mayor presencia de escuelas y hogares infantiles; de allí que buena parte de las comunidades se vean obligados a acudir a los curanderos.

Cuadro 19. Infraestructura. Cuenca de Yurumanguí

Localidad	Puestos de salud	Personal institucional y de la comunidad
Firme	N.E	Hay presencia de promotores, curanderos, parteras y sobadores
Barranco	X	
Primavera	N.E	
Veneral	X	
Papayo	N.E	
San Miguel	N.E	
San Antonio	X	
El Aguila	N.E	
San Jeronimo	N.E	
San José	N.E	
San Antoñito	N.E	
Las Juntas	N.E	
Encanto	N.E	

Fuente: diagnósticos comunitarios POT, 2000

Cuencas del Naya, Raposo y Mayorquín. Conforme a los diagnósticos comunitarios, la primera presenta una mejor cobertura en términos de las ventajas de centralidad que poseen los asentamientos cercanos especialmente a Puerto Merizalde donde existe un hospital (San Agustín) dotado mínimamente para atender casos de primer y segundo nivel. Cobertura a la que se suman seis (6) puestos de salud ubicados en: Sagrada Familia, Betania, San Joaquín, Calle Larga, Cascajito y Concepción, poblaciones distantes unas de otras, que no alcanzan según las comunidades a prestar un servicio efectivo y de calidad a la hora de presentarse

algún evento. Lo contrario, en la Cuenca de Mayorquín no hay reporte de infraestructura alguna en salud, por lo que el déficit es del cien por ciento, lo que habrá de obligar a reordenar este servicio en la Cuenca.

En tanto en el río Raposo solo hay reportes de dos (2) puestos de salud, ubicados en las localidades de San Francisco y el Tigre las cuales marcan una suerte de división territorial de la Cuenca hacia los extremos o partes baja y alta incidiendo en la cobertura de modo crítico. Si bien sus localidades evidencian una población baja, la distribución espacial de los anteriores tiende a ratificar lo acabado de decir.

Otros equipamientos comunitarios. Aunque algunos equipamientos brillan por su ausencia en las distintas cuencas y sus asentamientos, no hay duda que al menos en algunos, la dotación o presencia de canchas de fútbol, canchas múltiples, parques recreacionales, iglesias, cementerios, si bien precaria, logra, donde existen, cubrir parcialmente las necesidades de los pobladores, las que por lo general son provistas por las mismas comunidades a partir de sus distintas formas de trabajo solidario, por efectos de algún convenio con institución del estado, o inversión municipal, especialmente las canchas múltiples y los parques infantiles. La tabla siguiente resume la existencia de las anteriores.

Tabla 39. Descripción aproximada de algunos equipamientos en cuencas

Cuenca	Equipamientos en asentamientos			
	Canchas	Iglesias y templos	cementerios	Parques infantiles
Anchicayá	9	9	5	2
Bahía Buenaventura	0	2	1	0
Bahía Málaga	5	1	2	2
Calima	3	2	4	0
Cajambre	0	6	5	0
Dagua	8	7	5	1
Mayorquín	-	1	1	0
Naya	7	6	4	0
Raposo	-	2	3	0
San Juan	3	1	1	0
Yurumanguí	-	-	-	-
Total	35	37	31	5
Cobertura aproximada* %	8.8	10.0	8.3	1.4

Fuente: diagnósticos comunitarios POT, 2000. El número base de asentamientos es de 356. (faltando información de algunos asentamientos).

3.6.3 Equipamiento Institucional

El equipamiento institucional de la zona rural del municipio lo constituye primordialmente la presencia de inspecciones de policía municipales y departamentales, casetas comunales; las instalaciones de instituciones de educación superior como las universidades del Tolima y Nacional; espacios físicos de propiedad del Sena, en Calima; las instalaciones militares en el sector de Málaga y la bahía de Buenaventura y, la infraestructura asociada a las actividades portuarias en esta última.

Las primeras se concentran en los asentamientos de la Delfina, Triana, Cisneros y Zaragoza sobre la Cuenca del Dagua; Sabaletas y Aguacalara en Anchicayá; Juanchaco en Málaga; Las

Colonias en Calima; Puerto Merizalde en Naya. Es de anotar según los reportes comunitarios lo escaso del equipamiento en mención y otros como las casetas comunales en cuencas como, Bahía Buenaventura (Bazan-La Bocana), Yurumangui y Calima (una caseta en Veneral y en Las Colonias o Bajo Calima); entre dos y tres en Bahía Málaga, Naya, Dagua y Anchicayá y; su ausencia en Cajambre, Raposo, San Juan y Mayorquín.

3.7 ESTRUCTURA AMBIENTAL RURAL

La estructura ambiental rural esta conformada por todo el sistema espacial natural al cual se integra la biodiversidad y los procesos ecológicos, en sus diversas formas e intensidades de ocupación y dotado de servicios ambientales.

3.7.1 los componentes de la estructura ambiental:

La estructura ambiental del Municipio de Buenaventura la componen un área continental y un área costera y marina en los cuales se pueden distinguir los siguientes elementos:

A. La totalidad del Municipio de Buenaventura por estar inserto:

- Por estar inmerso en la zona del Chocó Biogeográfico
- Por ser área de reserva forestal, dada por Ley 2a de 1959.

B.. Los elementos de la red hídrica,

que comprende las márgenes de ríos, quebradas y esteros, como son:

Río San Juan en su parte baja.

Río Calima, con corrientes menores tales como: quebradas Ordoñez, López, La Brea y Pichindé.

Río Bongo y algunas corrientes menores que desembocan en él, su principal tributario es el río Bonguito.

El río Dagua que desemboca en la bahía de Buenaventura.

Los ríos Guapi, Raposo, Mayorquín, Cajambre, Guapicito, Aguasucia,

Zona del río Yurumanguí, atravesada por los ríos Timbita y Tambor.

El río Naya.

Ríos San Cipriano y Escalerete.

Río Anchicayá, a éste río le tributan sus aguas los ríos Aguaclara, Dagua, Potedó, Verde y la quebrada Zabaletas.

Esteros.

C. Suelos de protección

Los elementos del sistema orográfico

La zona costera.

Los bosques de manglares, las playas y los acantilados.

Bahías.

Zona de Avistamiento de Ballenas (Frente a Juanchaco y Ladrilleros).

Las áreas de reserva forestal (San Cipriano Escalerete)

Reserva Especial de la Universidad del Valle

Las áreas de Bosque Natural
Parque Nacional Los Farallones.

Otras áreas que sean definidas en los planes de manejo de territorios colectivos y de los territorios indígenas y las solicitadas por el Municipio a la autoridad competente..

D. Biodiversidad

Fauna y Flora: acuática y terrestre.

E. Los recursos del subsuelo: minerales y recursos energéticos (Plano DR-10)

El mapa **PR-03** muestra la estructura ambiental rural.

3.7.2 los suelos o áreas objeto de protección

Los suelos o áreas objeto de protección, son aquellas porciones de tierra, que se destinan para el mantenimiento de la Biodiversidad del Municipio de Buenaventura, además de todos los recursos naturales y culturales que tiene valor patrimonial natural, que sirven para el disfrute colectivo, no sólo, para los habitantes locales, sino para toda la región y el conjunto de la nación.

Se consideran como áreas objeto de protección las siguientes **(Plano PR-04)**:

1. Zona costera
2. Reserva forestal de San Cipriano y Escalereite.
3. Las zonas de manglares del municipio.
4. La reserva Especial de la Universidad del Valle. En bahía Málaga.
5. El área del Parque Nacional Natural Farallones, como área protegida de orden Nacional.
6. Las áreas de bosque natural y todos los relictos de bosques existentes en el municipio.
7. Areas de protección de fauna, flora y vida silvestre.
8. Los terrenos con pendientes mayores a 45 grados se deben mantener como áreas protectoras.
9. La zona del malecón paisajístico
10. Los corredores paisajísticos
11. Los patrimonios ambientales nacional y mundial.

3.7.3 Condicionantes Naturales De La Estructura Ambiental Para La Localización De Asentamientos Humanos.

El plano **DR-12** localiza las zonas de amenazas naturales en donde existe riesgo para la ubicación de asentamientos humanos.

Se consideran como asentamientos localizados en zonas de alto riesgo los siguientes:

Por Amenazas hidrológicas y geológicas

a. Por erosión de los márgenes de los ríos.

Los asentamientos localizados en las márgenes de los ríos San Juan, río Calima, río Dagua, río Anchicayá, río Raposo, río Mayorquin, río Cajambre., río Naya.

b. Erosión y acreción de playas y erosión de acantilados:

Los asentamientos localizados en el Delta del río San Juan y río Bongo., La Barra, Ladrilleros, Juanchaco, Ladrilleros, La Plata, Punta Soldado, La Bocana, Delta del río Dagua, Isla Santa Barbara, Isla Raposo. Boca Cajambre., Isla Concepción e Isla Chambuscao., isla Ají,

c. Remoción de masas y deslizamiento.

Los asentamientos localizados en la Delfina, Cisneros, Triana, Bellavista, Zacarías. San Isidro en el río Cajambre.

d. Inundación por pujas:

Los asentamientos de Puerto España, La Barra , Juanchaco, Ladrilleros, Archipiélago de la Plata, Pianguita, La Bocana, Punta Soldado, El pital , La Playita y Frayjuan.

e Inundación por ríos.

Localización: Cabeceras, Bajo Calima, Zacarias, Calle Larga, San Cipriano y Cisneros.

f. Avenidas Torrenciales de Quebradas.

Localización: Bajo Calima, Quebrada San Antonio, Perico, Catanga, La Vibora y La Delfina.

g. Zona de Encallamiento de embarcaciones.

Localización: Morros sumergidos de los negros y los negritos.

h. Amenaza Sísmica: Maremoto Tsunamis.

Localización Puerto España (río SanJuan, La Barra , Juanchaco-Ladrilleros, Pianguita, La Bocana, Punta Soldado, Zona Palafítica de la Isla, Cascajal, Comunas 3, 4 y 5., Soldado (río Anchicayá).

I Terremoto -Falla Geológica.

Falla Ceibito y Falla Calima. Falla de Málaga y Falla La Sierpe. Falla Pichido y Falla Buenaventura, Falla Naya - Micay.

Amenazas Océano-atmosféricas:

Vendavales y Tormentas.

Localización: Zacarías, San José y Zabaletas,

Marejadas: Pto España, La Barra, Juanchaco y Ladrilleros, Pianguita, La Bocana, Punta Soldado, Zona Palafítica en la Isla Cascajal.

Fenómeno El Niño: El calentamiento de las aguas marinas del Pacífico ocasionan el descenso de la precipitación ocasionando impactos sobre todas las cuencas hidrográficas

Localización : Todo el municipio.

Fenómeno La Niña: El enfriamiento de las aguas marinas del Pacífico ocasionan el aumento de la precipitación ocasionando impactos sobre todas las cuencas hidrográficas

Localización : Todo el municipio.

Ambiente salobre e hiperhúmedo: Alta humedad relativa en casi todo el territorio y el ambiente salobre de la atmósfera en la zona costera afectan la salud humana y causan el deterioro de la infraestructura pública y privada.

Localización : Todo el municipio.

VOLUMEN 3 ESTRUCTURA TERRITORIAL

1. CAPITULO 1: RELACION FUNCIONAL URBANO - REGIONAL ;Error! Marcador no definido.

1.1 CONSIDERACIONES GENERALES. ;Error! Marcador no definido.

1.2 POSICION GEOESTRATEGICA DEL MUNICIPIO DE BUENAVENTURA ;Error! Marcador no definido.

1.2.1 FUNCION DE BUENAVENTURA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL. ;Error! Marcador no definido.

1.2.1.1 Buenaventura y los acuerdos económicos de las regiones del mundo. ;Error!

Marcador no definido.

1.2.1.2 Justificación del ALCA para el Pacífico Colombiano. ;Error! Marcador no definido.

1.2.2 FUNCION DE BUENAVENTURA EN EL CONTEXTO NACIONAL ;Error! Marcador no definido.

1.2.2.1 Sistemas de comunicación, transporte y accesos hacia Buenaventura ;Error!

Marcador no definido.

1.2.2.2 La Biodiversidad del Pacífico como estrategia de desarrollo sostenible ;Error!

Marcador no definido.

1.2.3 FUNCION DE BUENAVENTURA EN EL CONTEXTO REGIONAL DEL PACIFICO Y DEL OCCIDENTE. ;Error! Marcador no definido.

1.2.3.1 En la Región Pacífica. ;Error! Marcador no definido.

1.2.3.2 En la Región Occidente. ;Error! Marcador no definido.

1.2.4 FUNCION INTERNA DEL MUNICIPIO: CONDICIONES NATURALES ;Error! Marcador no definido.

1.3 LA CONECTIVIDAD DE BUENAVENTURA ;Error! Marcador no definido.

1.3.1 CONECTIVIDAD INTERNACIONAL ;Error! Marcador no definido.

1.3.2 LA CONECTIVIDAD NACIONAL ;Error! Marcador no definido.

1.3.2.1 Relaciones con la Región Occidente y otras Regiones de Colombia. ;Error! Marcador no definido.

1.3.2.2 El Sistema Urbano – Regional y Nacional ;Error! Marcador no definido.

1.3.3 LA CONECTIVIDAD CON LA REGION DEL PACIFICO ;Error! Marcador no definido.

1.3.3.1 LA CONECTIVIDAD URBANO – RURAL ;Error! Marcador no definido.

1.4 IMPACTOS LOCALES DEL PAPEL DE BUENAVENTURA DADA SU POSICION GEOESTRATEGICA Y SUS RELACIONES FUNCIONALES ;Error! Marcador no definido.

1.4.1 LA CIUDAD CON PUERTOS. ;Error! Marcador no definido.

a. Desde lo Económico ;Error! Marcador no definido.

b. Desde lo Socio - cultural. ;Error! Marcador no definido.

1.4.2 EL MUNICIPIO - REGIÓN ;Error! Marcador no definido.

1.5 CONCLUSIONES DE LA RELACION FUNCIONAL URBANO – REGIONAL DE BUENAVENTURA. ;Error! Marcador no definido.

1.5.1 VARIABLES CRITICAS EN LA RELACION FUNCIONAL URBANO - REGIONAL ;Error! Marcador no definido.

CAPITULO 2 ;Error! Marcador no definido.

2. ESTRUCTURA TERRITORIAL ¡Error! Marcador no definido.

2.1 DISPOSICIÓN POLÍTICO – ADMINISTRATIVA DEL TERRITORIO MUNICIPAL.

¡Error! Marcador no definido.

2.1.1 Problemática y Condicionantes. ¡Error! Marcador no definido.

2.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL URBANA ¡Error! Marcador no definido.

2.2.1 DESARROLLO FÍSICO DE LA CIUDAD. ¡Error! Marcador no definido.

2.2.2 CONFIGURACIÓN FÍSICA ¡Error! Marcador no definido.

2.2.2.1 Geomorfología. ¡Error! Marcador no definido.

2.2.2.2 Los límites y perímetros en la ciudad. ¡Error! Marcador no definido.

2.2.2.3 Estado de conservación de la ciudad. ¡Error! Marcador no definido.

2.2.3 LOS ATRIBUTOS ¡Error! Marcador no definido.

2.2.3.1 Usos del suelo. ¡Error! Marcador no definido.

Situación actual de los usos del suelo por comuna. ¡Error! Marcador no definido.

2.2.3.2 Los servicios públicos domiciliarios. ¡Error! Marcador no definido.

Sistema de agua potable. ¡Error! Marcador no definido.

Sistema de alcantarillado. ¡Error! Marcador no definido.

Sistema de Aseo. ¡Error! Marcador no definido.

Sistema de energía eléctrica. ¡Error! Marcador no definido.

Vivienda. ¡Error! Marcador no definido.

Espacio Público. ¡Error! Marcador no definido.

Sistema y equipamiento de transporte. ¡Error! Marcador no definido.

El equipamiento económico. ¡Error! Marcador no definido.

Equipamiento Social. ¡Error! Marcador no definido.

CAPITULO 3. ESTRUCTURA TERRITORIAL RURAL ¡Error! Marcador no definido.

3.1 CONFIGURACION FISICA Y DESARROLLO DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS RURALES ¡Error! Marcador no definido.

3.2 USO ACTUAL DEL SUELO (SEGÚN COMUNIDADES) ¡Error! Marcador no definido.

3.2.1 Categorías De Uso Actual Del Suelo En Buenaventura ¡Error! Marcador no definido.

3.2.2.1 Uso De Seguridad Nacional ¡Error! Marcador no definido.

3.2.2.2 Uso Residencial ¡Error! Marcador no definido.

3.2.2.3 Uso Minero ¡Error! Marcador no definido.

3.2.2.4 Uso Hidroeléctrico ¡Error! Marcador no definido.

3.2.2.5 Uso Industrial ¡Error! Marcador no definido.

3.2.2.6 Uso Turístico ¡Error! Marcador no definido.

3.2.2.7 Uso Mixto (Agropecuario, Minero, Residencial) ¡Error! Marcador no definido.

3.2.2.8 Uso Mixto 1 (Residencial Y Turístico) ¡Error! Marcador no definido.

3.2.2.10 Uso Mixto 3 (Agropecuario, Minero, Servicios Y Pesca) ¡Error! Marcador no

definido.

3.2.2.11 Uso Mixto 4 (Residencial, Pesquero, Público, Caza, Y Recolección) ¡Error! Marcador no definido.

3.2.2.12 Uso Mixto 5 (Agropecuario, Residencial Y Servicios) ¡Error! Marcador no definido.

3.2.2.13 Uso Mixto 6 (Agropecuario, Minero, Caza y Recolección) ¡Error! Marcador no definido.

3.3 SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS Y BASICOS SOCIALES ¡Error! Marcador no definido.

3.3.1 Sistema De Provisión De Agua. ¡Error! Marcador no definido.

3.3.2 Alcantarillado Y Recolección De Basuras.	¡Error! Marcador no definido.
3.3.3 Energía Eléctrica y Alumbrado Público	¡Error! Marcador no definido.
3.3.4 Transporte Y Telecomunicaciones.	¡Error! Marcador no definido.
3.3.5 El Sistema De Telecomunicaciones.	¡Error! Marcador no definido.
3.3.6 Situación Del Transporte Y Las Telecomunicaciones En Algunas Cuencas.	¡Error! Marcador no definido.
3.4 VIVIENDA	¡Error! Marcador no definido.
3.5 ESPACIO PÚBLICO	¡Error! Marcador no definido.
3.5.1 Percepción De Las Comunidades Frente A Su Entorno Como Espacio Social.	¡Error! Marcador no definido.
3.6 EQUIPAMIENTO RURAL	¡Error! Marcador no definido.
3.6.1 Equipamiento Económico	¡Error! Marcador no definido.
3.6.2 Equipamiento Social	101
3.6.3 Equipamiento Institucional	110
3.7 ESTRUCTURA AMBIENTAL RURAL	111
3.7.1 los componentes de la estructura ambiental:	111
A. La totalidad del Municipio de Buenaventura por estar inserto:	111
B.. Los elementos de la red hídrica,	111
C. Suelos de protección	111
D. Biodiversidad	112
E. Los recursos del subsuelo: minerales y recursos energéticos	112
3.7.2 los suelos o áreas objeto de protección	112
3.7.3 Condicionantes Naturales De La Estructura Ambiental Para La Localización De Asentamientos Humanos.	112