



MODELO ESPACIAL PROSPECTIVO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA EL DISTRITO DE BUENAVENTURA, COLOMBIA

Danilo Castro Ricaurte

Estudiante de Ingeniería geográfica y ambiental (5 año)
Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales, Colombia
ridaka01@hotmail.com

RESUMEN

La ciudad de Buenaventura posee el puerto más importante de Colombia¹. Sin embargo, el potencial no solo se limita a la actividad portuaria, ya que el territorio de Buenaventura alberga una cantidad de recursos que de aprovecharse, servirían para mejorar la calidad de vida de sus pobladores. Desafortunadamente, el narcotráfico, el contrabando, la minería y el ubicarse en una zona de combates entre el ejército y grupos armados, han provocado una situación de “no futuro” que impide comprender la importancia de sus vastos recursos y de su ubicación estratégica en el litoral Pacífico, pero que a la vez se combina con el hecho de ser una de las regiones más pobres y de mayor conflicto en Colombia. Esta situación, llama la atención acerca de la posibilidad de diseñar de un modelo de ordenamiento territorial que busque mejorar la calidad de vida de la población que posicione a Buenaventura como eje de desarrollo en el país y Latinoamérica.

PALABRAS CLAVE: Plan de Ordenamiento Territorial, Buenaventura, desarrollo.

ABSTRACT

Buenaventura has the most important commercial port in Colombia. Furthermore the whole territory has an important number of natural resources which should work to improve the quality of life for population out there. Unfortunately drug trafficking, smuggling, mining industry and being one of the main centers of Colombian civil war, have created a “no future” situation in this zone. This fact does not allow seeing the importance of its resources and strategic location. This situation makes us think about a management land model in which it is possible to create a better quality of life for population so it can allocate Buenaventura as a center of development for this country and Latinoamerica.

KEY WORDS: Management Land Model, Buenaventura, development.

[1] Tomado de Agencia de Promoción de Inversión en el Pacífico Colombiano.



INTRODUCCIÓN

Buenaventura, Colombia, ha experimentado un proceso urbanizador acelerado, desordenado y no planificado durante los últimos 30 años, a raíz del incremento de la actividad del puerto. Como si fuera poco, Buenaventura se ha comportado como un centro receptor de población desplazada por el conflicto armado interno, la cual proviene de zonas rurales del Pacífico e incluso, de otros municipios también situados sobre el litoral Pacífico, desde el Chocó, pasando inclusive por Risaralda, hasta Nariño.

Esta nueva población, se asentó en las partes bajas de la bahía, levantando construcciones de madera manteniendo prácticas ancestrales para evitar inundaciones. Por esta razón, muchas de las viviendas parecieran estar “flotando” en el agua. Sin embargo, estas viviendas presentan dificultad para tender redes de acueducto y especialmente, alcantarillado, ya que las casas se encuentran sobre la bahía, y su único acceso es mediante “caminos” y puentes construidos en madera, los cuales no brindan soporte suficiente a infraestructuras como las nombradas. Por esta razón, los pobladores deben llevar agua en baldes y canecas, la cual consiguen de carrotanques y pozos profundos. Las aguas residuales son arro-

Imagen N° 1



Vista parcial de un muelle localizado en el interior de la bahía. Las viviendas situadas allí son muy precarias y corresponden a población de escasos recursos, muchos de ellos antiguos desplazados por la violencia. Solo algunas casas poseen servicio de electricidad, pero todas carecen de acueducto y alcantarillado. Fuente: Google Earth.

radas directamente a la bahía y no gozan de ningún tratamiento.

Sumado a esto, la falta de oportunidades económicas ha contribuido a incrementar la pobreza de los bonaverenses y al florecimiento de la delincuencia, encontrando un espacio ideal para el desarrollo del narcotráfico y la criminalidad. Los pocos espacios situados en tierra firme, tanto en la isla de Cascajal, como en el Buenaventura continental, fueron objeto de una alta urbanización, reflejándose en altas densidades

de población, y hacinamiento en las viviendas construidas. Esta problemática acarrea otras de menor impacto, o derivadas de la repercusión que ha tenido el proceso urbanizador. Un reto importante es la estabilización de los suelos. En general, los suelos de litoral pacífico colombiano son muy blandos, sin embargo, una ventaja para Buenaventura, es que sus suelos no son tan frágiles como, por ejemplo, los de Tumaco, los cuales a raíz del terremoto de 1979, sufrieron licuefacción (proceso por el cual los suelos pasan de estado sólido a líquido, o viscoso generalmente), pero

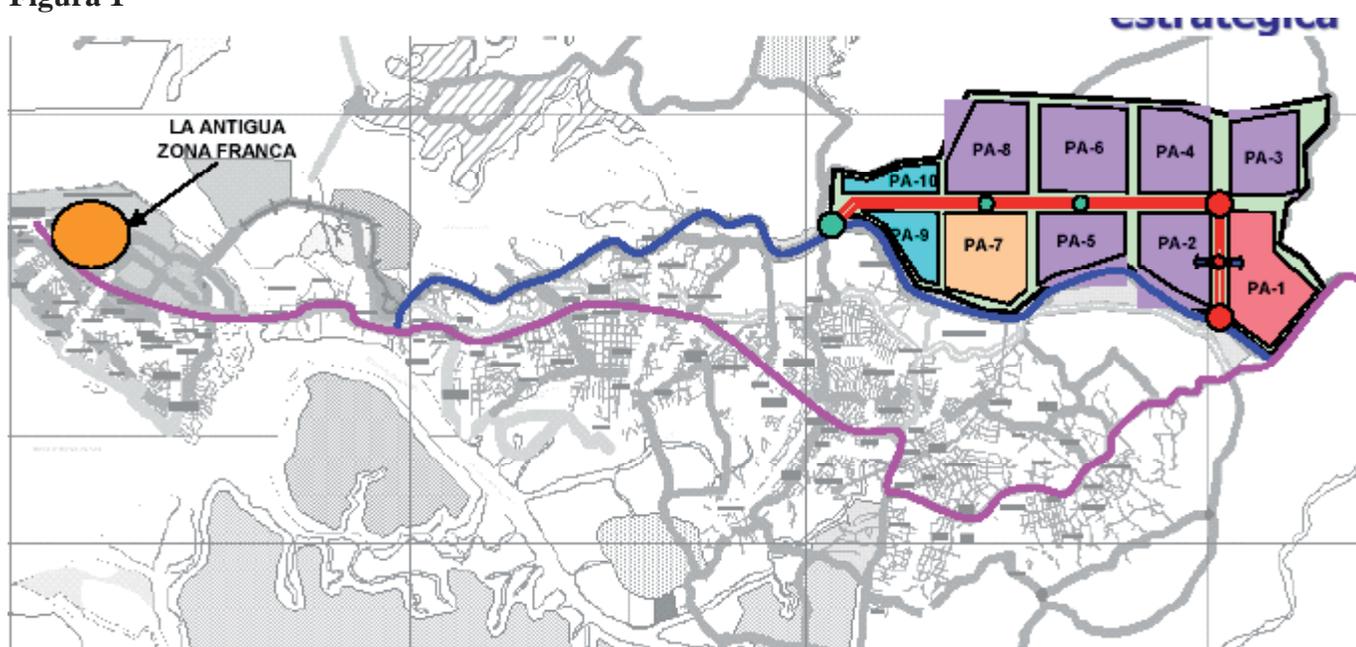


igualmente, requieren de inversión en infraestructura y mantenimiento. Cabe decir que esto no es imposible, ya que la mayoría de zonas costeras y portuarias presentan limitantes naturales enormes en el territorio, pero que deben ser aprendidas a utilizar para aprovechar la conexión que brindan con el mundo.

Por otro lado, estas construcciones también se dieron a lo largo del corredor vial del puerto, invadiendo terrenos potenciales para futuras ampliaciones viales. Claro está, que en esto ha influido la falta de previsión de las autoridades (locales, departamentales y nacionales) que olvidaron la

enorme importancia que supone el puerto y la bahía para la economía nacional, derivando en la acumulación de muchas problemáticas (sociales, infraestructura, ambientales, del territorio, intereses encontrados). Actualmente, la ciudad se expande en la porción continental, donde alberga la mayor cantidad de población. Tal vez estas áreas son las que se pueden utilizar para expansión urbana, dotación e infraestructura en Buenaventura. En los últimos años se dio inicio a la construcción de una variante vial en el puerto con el fin

Figura 1



Vista parcial de un plano del casco urbano de Buenaventura. En rosa se destaca el acceso vial actual al puerto, y en azul se muestra la variante que se está ejecutando. Fuente: Alcaldía de Buenaventura.

de descongestionar el acceso de los camiones y vehículos.

La minería también ha sido una actividad derivada de la urbanización desmedida de la ciudad. La falta de oportunidades y la súbita aparición de oro en el cauce del río Dagua, generó una actividad minera sin control que ha contribuido a incrementar la sedimentación en la bahía, obligando a realizar operaciones de dragado más seguidas.

Es claro que la isla debió destinarse exclusivamente a la actividad portuaria, sin embargo, el

mismo puerto fue subdimensionado y por tanto, su ampliación se ve compleja, afectando el futuro de Buenaventura al limitar la expansión del casco urbano mientras se hallan soluciones. El futuro de Buenaventura, está ligado a la capacidad de optimizar el aprovechamiento de su territorio. Es uno de los municipios más grandes de Colombia, con una extensión de 6078 . Además, posee numerosos centros poblados, que bien orientados, pueden contribuir a descongestionar el casco urbano más grande y brindar alternativas socioeconómicas a



Imagen N° 2



Desembocadura del río Dagua. Se observa la cantidad de sedimentos que éste descarga en la bahía de Buenaventura, los cuales contribuyen a la rápida sedimentación del lecho de la bahía, lo que obliga a realizar costosas operaciones de dragado y mantenimiento del canal de acceso al puerto más seguido. Fuente: Google Earth.

la población, aplicando el concepto de “aldeas” que promueve la Sociedad de Geógrafos de Colombia.

MATERIALES

Cartografía casco urbano de Buenaventura, escala 1:10000.

Cartografía casco urbano de Buenaventura, escala detalle 1:2000.

Cartografía básica departamento de Valle del Cauca, escala 1:25000.

Cartografía temática departamento Valle del Cauca, escala 1:25000.

Plan de Ordenamiento Territorial (POT) municipio de Buenaventura, vigencia 2001-2016.

Información básica municipio de Buenaventura (vegetación, geología, relieve, etc.)

Indicadores sociales municipio de Buenaventura (NBI, calidad de vida, analfabetis-

mo, cobertura de salud y educación, entre otros). Software ARCGIS 10.

MÉTODOS

Para identificar las diferentes problemáticas presentes en Buenaventura, se realizó un análisis a partir de cartografía, información incluida en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del municipio, indicadores sociales suministrados por el Departamento Nacional de Estadística (DANE), listas de macroproyectos de infraestructura, blogs de denuncias de violaciones de derechos humanos y vulnerabilidad de la población, información del observatorio nacional de paz y recopilación histórica de antecedentes y consecuencias de proyectos desarrollados en el municipio, su impacto y procesos de migración internos a raíz de diferentes variables (violencia, desplazamiento forzoso, oportunidades económicas).



Selección de problemáticas:

La síntesis de estas situaciones se plantea a continuación, arrojando 32 problemáticas principales a enfrentar en el municipio con el fin de mejorar la calidad de vida de su población, aterrizar al municipio como jugador de peso en la economía nacional y proyectarlo a nivel internacional como un gran centro de producción industrial comercial, agropecuario, turístico y portuario en medio de un escenario biodiverso que caracteriza a Buenaventura y en general, a todo el litoral Pacífico colombiano.

Vías de acceso a centros poblados: los centros poblados (incluido el casco urbano) y los corregimientos carecen de infraestructura vial adecuada para comunicarse tanto con Buenaventura y Cali. Para desplazarse al interior hay que recurrir a la “vía al mar”. Sin embargo, esta carece de capacidad para movilizar el tráfico que hoy circula por la región. El potencial productivo de recursos agroforestales y pesqueros es alto, pero no hay vías para sacar los productos.

Los centros poblados son muy distantes del casco urbano y entre ellos mismos, localizándose en medio de la selva, ya sea en zonas planas y/o de relieve ondulado.

Minería de oro desbordada, arrasadora del territorio e ilegal, a pesar de ser efectuada de manera artesanal y poco tecnificado.

Deforestación de áreas boscosas para convertirlas en pastizales y áreas de cultivos.

Deforestación de bosques para dar paso a cultivos ilícitos.

Presencia de grupos armados en el área rural.

Presencia de grupos narcotraficantes y bandas criminales en el área urbana que controlan el microtráfico y el tráfico de drogas por el Océano Pacífico.

Imagen N° 3



Densificación de la isla de Cascajal. Se puede apreciar que las áreas adyacentes poseen ecosistemas de manglar y son áreas de bajamar o de inundación. Fuente: Google Earth



Falta de presencia institucional en zonas alejadas. Esto beneficiaría al municipio y le permitiría conectarse con el interior del país, promover su imagen, importancia e influencia en el Pacífico y el occidente colombiano.

Contaminación del río Anchicayá con lodos residuales de las hidroeléctricas Bajo Anchicayá y Alto Anchicayá, que afectan las actividades socioeconómicas de la población y los ecosistemas acuáticos y terrestres.

Contaminación de la bahía de Buenaventura con aguas residuales asociadas al sistema de alcantarillado de Buenaventura.

Contaminación del acueducto con desechos peligrosos derivados de la extracción de mineral de oro en el río Dagua.

Sedimentación de la bahía de Buenaventura y el canal de acceso al puerto por efectos de la extracción minera del oro en afluentes que desembocan en la bahía y descarga de lodos en el río Anchicayá, impidiendo el acceso y tránsito de buques de gran calado al puerto.

Avance de la frontera agrícola y cultivos ilícitos en zonas de reserva forestal.

Erosión del suelo por actividades agrícolas y mineras.

Ganadería extensiva.

Uso del suelo distinto a la vocación de uso y la capacidad de uso, afectando la productividad y biodiversidad de estos.

Falta de infraestructura vial en el casco urbano para movilizar el tráfico. El puerto tiene una población de más de 300000 habitantes y se mueven a diario por este más de 5000 tractomulas en sus vías. Esto

impacta su imagen para atraer turismo, inversión que redunde en mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Pobreza generalizada de la población, tanto en el casco urbano como en el área rural, superando más del 75% de la población bonaverense.

Falta de sentido de pertenencia por parte de la población bonaverense para con su ciudad.

Aislamiento de la actividad portuaria y falta de articulación de esta con la actividad socioeconómica de la población bonaverense.

Susceptibilidad a fenómenos de remoción en masa e inundaciones por invasión de ronda del río Dagua y cambios en la geoforma de su cuenca por actividades mineras que acentúan la desestabilización de suelos.

Amenaza por inundación en áreas de bajamar al interior de la bahía de Buenaventura y la isla de Cascajal.

Alta amenaza sísmica por ubicarse en zona de subducción. En general, todo el occidente colombiano presenta alta amenaza sísmica. Adicionalmente, en el evento de producirse un movimiento sísmico, se enciende la alerta por posibilidad de presentarse un tsunami. Esta es, la mayor amenaza natural que presenta el casco urbano de Buenaventura.

Los suelos sobre los que se asienta el casco urbano presentan problemas debido a lo "blandos" que son, derivados de la acción de la alta precipitación y la elevada temperatura, por un lado, y al estar al nivel del mar, la bahía puede inundarse por las mareas, ya que esta ha sido el resultado de la acumulación de sedimentos arrastrados por los diferentes afluentes desde la parte alta de la cordillera occidental (Farallones de Cali) y que desembocan en la bahía de Buenaventura.

Falta de claridad del uso del suelo urbano respecto a lo planteado en el POT y el escenario real.



Desplazamiento forzado de comunidades indígenas y afrocolombianas en área rural y de otros municipios.

Falta de suelo disponible para la expansión de la ciudad. La población se encuentra ubicada en un área pequeña, derivando en altas densidades de población y hacinamiento, sumado a la necesidad de nuevas soluciones de viviendas y planes parciales de renovación urbana.

Dependencia de la economía en torno a la actividad portuaria.

Demora y retrasos en la puesta en marcha del modelo territorial rural existente en el POT, y/o su articulación con un nuevo modelo de desarrollo para Buenaventura.

Falta de articulación de los corredores viales, marítimo y férreo.

Falta de afianzamiento de las relaciones con el puerto de Tumaco, para determinar comunicaciones, influencias y desarrollo del litoral Pacífico en torno al Océano Pacífico.

Falta de pavimentación de la antigua vía a Cali, con el fin de habilitarla para el paso de vehículos particulares y fomento de la ruta ecoturística, ecológica y de la biodiversidad “Buenaventura”.

Matriz de priorización:

Como complemento de la identificación de las diferentes problemáticas presentes en Buenaventura, se diseñó una matriz DOFA con el fin de analizar la situación del municipio para dar solución a estas problemáticas y las potencialidades del municipio para diseñar un modelo de desarrollo incluyente con la población local, y de bajo impacto

Figura 2

<p>DEBILIDADES</p> <p>Pobre presencia institucional Infraestructura deficitaria Falta de suelo disponible para urbanizar en el casco urbano</p>	<p>OPORTUNIDADES</p> <p>Posicionarse como epicentro del turismo ecológico y la investigación de ecosistemas en Colombia Apertura de mercados a nivel internacional para beneficio propio y del país</p>
<p>FORTALEZAS</p> <p>Amplio territorio Principal puerto de Colombia Conocimiento de las autoridades de desarrollo de modelo descentralizado de población a nivel municipal</p>	<p>AMENAZAS</p> <p>Minería de oro Grupos armados Desplazamiento Forzado Ocurrencia de eventos sísmicos Incremento acelerado de la población</p>

Matriz DOFA

sobre el territorio y los recursos disponibles.

Matriz de relacionamiento de variables:

Posterior a la DOFA, se elaboró una matriz de cruce de variables, las cuales surgen a partir del análisis de Buenaventura en el escenario regional, na-

cional e internacional. Adicionalmente, se marca con flechas el “camino” que debería tomar Buenaventura para llegar a ser, no solo un puerto de importancia internacional, sino un gran territorio que permite su aprovechamiento en pro de mejorar la calidad de vida de sus habitantes, principalmente,



asumiendo gran responsabilidad en la construcción del tejido social que permita alcanzar ese nivel de desarrollo suficiente, para garantizar un estado de bienestar dentro de la población bonaverense.

Las variables analizadas, son las que in-

fluyen de forma transversal en el diario vivir de Buenaventura. Adicionalmente, la ciudad recibe el nombre de “Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico de Buenaventura”. Esta denominación, marca profundamente la tendencia del escenario futuro del puerto, ya que le da una gran importancia en el país y a sí misma, le permite diseñar las condiciones para el establecimiento

Figura 3

VARIABLE	CARACTERISTICA			
LOCALIZACIÓN DEL DESARROLLO EN EL TERRITORIO	Alrededor del puerto de Buenaventura	Puerto de Buenaventura y Bahía Málaga	Buenaventura y a lo largo del corredor vial hasta Loboguerrero	Anterior más antiguo corredor vial Cali-B/ventura y rutas marítimas
DESARROLLO URBANO	Macrocefálico	Jerarquizado (centros poblados)	Red nodal	Jerarquizado y red nodal + Colombia
CENTRALIDADES	Buenaventura	Buenaventura y Cali	Definidas dentro del territorio municipal	Integración centros poblados con territorios fronterizos (nacional e internacional)
POSICIÓN ÁMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL	Nodo	Puente de integración e intercambio entre Colombia y el mundo	Sin relevancia	
VARIABLE AMBIENTAL	Eje central, condiciona actividades y enfoque del turismo	Función secundaria	No aplica	Es un inconveniente para las actividades y proyectos a desarrollar

Matriz de relacionamiento de variables.

de las actividades nombradas en el distrito y que se supone, existen y se desarrollan allí.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Hay que aclarar el hecho de la necesidad en la formulación y aplicación de un modelo de ordenamiento territorial en Buenaventura. Históricamente, el ordenamiento territorial ha sido visto en el país como una guía

que puede o no tomarse a la hora de realizar planeación territorial, elaborar planes de desarrollo y planes de ordenamiento territorial, en fin, todas las grandes decisiones que se toman sobre el territorio y que de diferentes maneras afectan a la población.

En cambio de esta manera de pensar, debería concebirse el ordenamiento territorial como columna vertebral para el desarrollo futuro de las regiones, de tal forma que se logre proyectar la



ruta que recorran las diferentes administraciones municipales, regionales y nacionales con el fin de evitar verse sorprendidos por las distintas dinámicas socioeconómicas y los cambios que se producen a nivel mundial, para aprovechar las coyunturas, fortalecer a la población y no centralizar los núcleos de desarrollo para frenar los fenómenos migratorios y balancear tanto la población como el aprovechamiento de los recursos, la producción industrial, manufacturera y agropecuaria, para delegar responsabilidades y actividades en diferentes escalas de tiempo, de tamaño de poblaciones y de regiones.

Escalas de trabajo:

La escala ideal para la toma de decisiones y el trabajo de ordenamiento debe ser mixta, de escalas supranacional, nacional, regional y municipal. Los proyectos de infraestructura y vías deben ser de escala supranacional, nacional y regional ya que su influencia y actuar supera al municipio y son de carácter prioritario para todo el país. Buenaventura influye a nivel nacional ya que mueve la mayoría de las mercancías, tanto de exportación como las de importación.

A nivel municipal, se debe diferenciar los proyectos a nivel rural y urbano. Determinar lo que se debe realizar, encontrar puntos en común que contribu-

yan a mejorar el bienestar de la población y brinden oportunidades a ellos.

Horizontes de tiempo y diversificación de actividades socioeconómicas:

Para hacer efectivo este modelo, el horizonte de tiempo debe distinguir varias etapas, o líneas de proyección en el corto, mediano, largo plazo, y aquellos que deben persistir en el tiempo porque influyen directamente en la actividad principal del municipio.

A corto plazo, no solo deben ir proyectos pequeños sino aquellos prioritarios. A largo plazo, aquellos que van a determinar el futuro del municipio, tal vez, al hacer un buen ejercicio de planeación, ordenamiento y gestión del territorio, resulten siendo proyectos cortos pero fundamentales para el municipio y que sirvan de ejemplo y ayuden a la región en general.

Para definir los proyectos a realizar en corto plazo, se determinó las necesidades grandes de la población, arrojando como resultado ampliar la cobertura de acueducto y alcantarillado y la terminación de las obras viales ya empezadas.

En el mediano plazo, la diversificación de

Imagen N° 4



Dos zonas de potencial ecoturístico en Buenaventura. A la izquierda se observa turistas practicando kayak en el río Agua Clara, afluente del río Anchicayá. A la derecha, cascada en el Parque Nacional Natural Uramba Bahía Málaga. Fuente: Revista Viajes y Aventura



las actividades económicas, como lo son la industria pesquera (de río y de mar) donde el municipio y en general la región tienen un gran potencial. El turismo, en especial el ecológico, el cual es la gran apuesta del país y donde Buenaventura tiene un gran potencial. Para ello, se debe acompañar con inversión en vías, como la recuperación de la antigua vía Cali-Buenaventura, la cual guarda un tesoro ecológico y paisajístico sin igual.

En el largo plazo, consolidar a Buenaventura como la “perla” del desarrollo regional del Pacífico colombiano. De la misma forma, fomentar la población de otros centros urbanos en Buenaventura para mejorar la calidad de vida de los bonaverenses, mitigar los impactos sobre el ambiente y el territorio, favoreciendo la diversificación de actividades socioeconómicas.

Actividades de responsabilidad mixta por parte de las autoridades.

De forma transversal, sobresalen el mantenimiento y fortalecimiento de la seguridad, el control al narcotráfico, el golpe a las bandas criminales. De igual forma, el control a la minería del oro y otros minerales que puedan aparecer en el territorio (la cordillera occidental ha mostrado poseer una infinita fortuna de recursos minerales valiosos, por tanto no es ilógico pensar que pueda aparecer una nueva “fiebre minera” en torno a otro mineral). La minería debe ser artesanal, pero acompañada de implementación de nuevas tecnologías.

La actividad portuaria, a medida que avanza, y se demuestre una efectiva aplicación del modelo territorial propuesto para Buenaventura, puede ser implementada en otras zonas del Pacífico, principalmente en Tribugá, región poco intervenida, donde se albergan ecosistemas frágiles y que debe ser muy cuidadoso su aprovechamiento para impactar lo menos posible este terri-

torio.

Las variables ambientales y las variables socioeconómicas.

Con respecto al agua, el recurso es abundante. Buenaventura se localiza en una de las regiones más húmedas del país y el mundo. Es surcada por numerosos ríos. Estos tienen regímenes de caudales con pocas variables a lo largo del año, representado una amenaza menor por inundación en el municipio. Las aguas subterráneas abundan por la presencia de numerosos acuíferos y la infiltración hacia estos por escorrentía en las partes altas de la cordillera occidental.

La calidad de las aguas se ha visto afectada por la minería del oro y la actividad de las hidroeléctricas, las cuales generan desechos peligrosos y contaminantes que hacen que se limite la oferta ambiental del recurso hídrico a la población que habita las riberas especialmente, y en un grado un poco menor a la población que habita el casco urbano.

Los suelos, como se dijo antes, son pobres debido a que están expuestos a un constante lavado por las mismas condiciones del clima; estos se favorecen del clima que hace que haya una descomposición de materia orgánica constante, la cual sirve de soporte a la vegetación natural.

El relieve se define dentro de dos zonas: la montaña, con altas pendientes, y la llanura baja de inundación. La primera está expuesta a erosión, fenómenos de remoción en masa, pérdida de capa vegetal, deslizamientos y limitantes de uso. La llanura se expone a inundaciones periódicas y erosión hídrica, sin embargo, ofrece más posibilidad de aprovechamiento que la montaña.

En relación con la biota, esta región está clasificada como mega diversa, habiendo gran variedad de especies arbustivas, árboles, y en general flora y fauna. Se destaca la variedad de anfibios y reptiles en la región, los cuales son objeto de búsqueda por cazadores y traficantes de biodiversidad, especies endémicas y en peligro de extinción.



Las comunidades son pequeñas, sin gran consolidación producto de presiones externas sobre el territorio. El nivel de alfabetización es bajo, la oferta de empleo es insuficiente al no consolidarse las comunidades que se ven obligadas a migrar, preferentemente a Cali y Buenaventura en busca de mejores oportunidades. La infraestructura y equipamiento es deficitaria, incrementando la problemática social y el mal uso del territorio. Mecanismos de ley y articulación con la normatividad existente.

Para desarrollar este modelo, se hace necesario integrar numerosos instrumentos que se encuentran al alcance. Esencialmente, el modelo gira en torno a la aplicación de la ley 1454 de 2011 o LOOT (Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial), en el escenario real de país, y a la formulación de varios documentos del CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social), entre otros, uno para puertos y otro para infraestructura. Aprovechar la posición del Ministerio de Turismo para promocionar al “Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico de Buenaventura”, al que se la anexado este nombre con la finalidad de retumbar en el escenario mundial y de paradigma del Pacífico colombiano.

Para el desarrollo municipal del área urbana y rural, es conveniente una articulación de la ley 388 de 1997 y la ley 1454 de 2011 para dar forma a la propuesta. Esta propuesta debe empezar a incluirse por etapas dentro del Plan de Desarrollo y el POT, articulándose en el Plan de Ejecución para hacerlo realidad. La idea de incluir parte de su formulación en el Plan de Desarrollo, es con el fin de que el cambio de administración municipal y la elección de alcaldes, converja en propuestas surgidas a partir de la adopción del modelo espacial prospectivo de ordenamiento territorial, para definir el modelo de desarrollo territorial a implantar en el municipio.

Es importante anotar que con el fin de promover un desarrollo integral, armónico y en equilibrio entre la zona urbana y la rural del Municipio de Bue-

naventura se debe promover en forma simultánea el ordenamiento territorial de forma articulada a las disposiciones legales establecidas en la ley 70 de 1.993 o ley de comunidades negras, la ley 21 de 1.991 o ley de pueblos indígenas y tribales, la ley 99 de 1.993 o ley del medio ambiente, la ley 55 de 1.966 que crea el Balneario Turístico de Juanchaco y Ladrilleros, entre otras. Complementario a ello, existen las siguientes normas que sustentan los principios y objetivos globales del ordenamiento territorial: Constitución Política de Colombia de 1991, Ley 9ª de 1989, Ley 160 de 1.994 o ley de Reforma Agraria y Desarrollo Rural Campesino, Ley 152 de 1994. (Ley Orgánica del Plan de Desarrollo), Ley 134 de 1994. (Mecanismos de Participación Ciudadana), Ley 142 de 1994. (Ley de Servicios Públicos).²

Y normas que sustentan contenidos, criterios y métodos específicos para el plan de ordenamiento territorial de Buenaventura: Ley 6 de 1.992, Ley de reforma tributaria, Ley 136 de 1994. (Modernización de los municipios) y Ley 388 de 1997. (Ley de Desarrollo Territorial) y sus Decretos Reglamentarios.³

El modelo espacial prospectivo de Buenaventura.

El modelo espacial prospectivo de ordenamiento territorial propuesto para Buenaventura, tiene varios escenarios, usos de suelo y escalas de influencias, flujos e interconexiones con el mismo municipio, la región del Pacífico colombiano, el país y el resto del mundo.

El puerto es la gran “puerta” que conecta al país con el Océano Pacífico y este, a su vez, es la gran “vía” que nos permite conectarnos con los grandes puertos y mer-

[2]Tomado del POT Buenaventura “Convivencia Pacífica desde la Diversidad”

[3]Tomado del POT Buenaventura “Convivencia Pacífica desde la Diversidad”



cados del mundo (Norteamérica, Suramérica, Asia y Oceanía y Colombia).

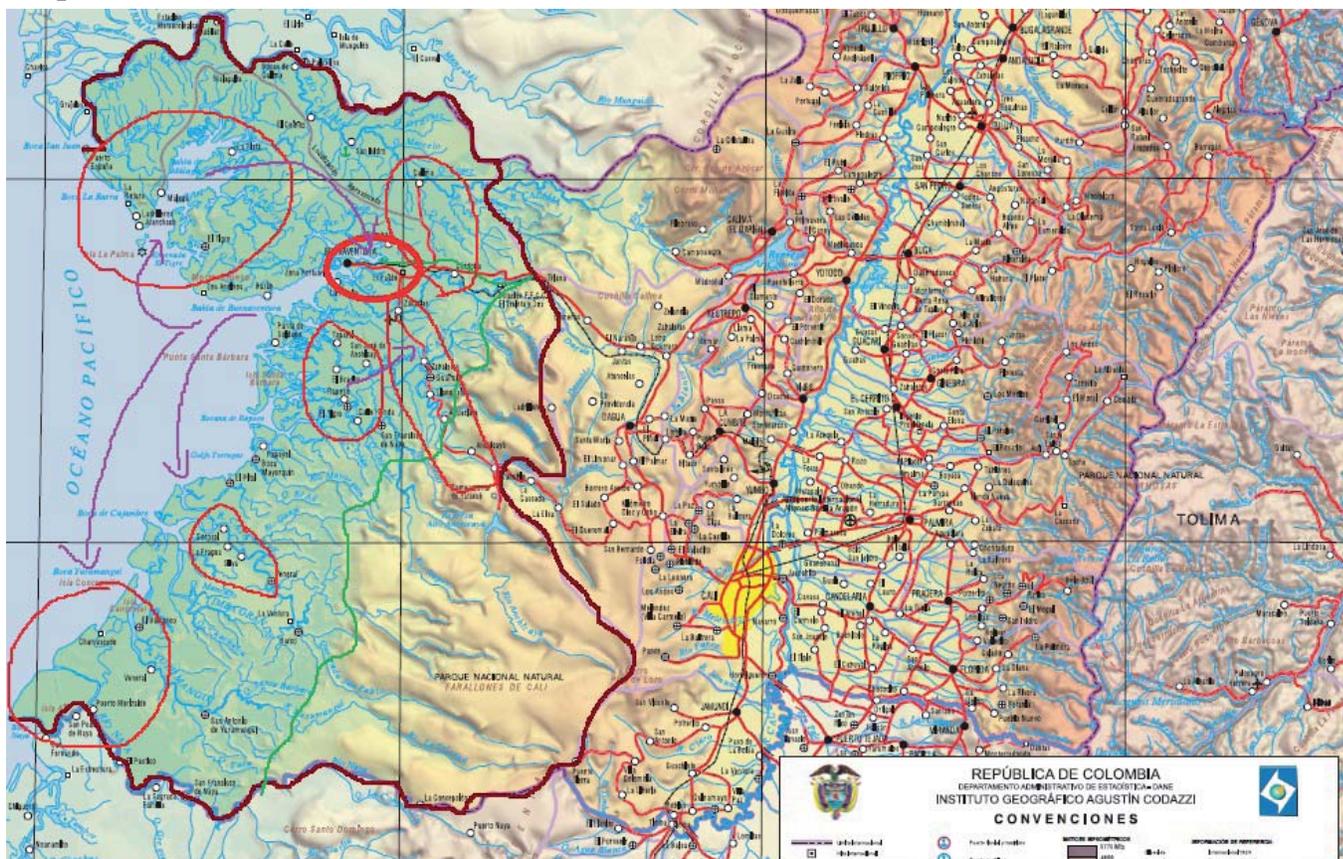
Por su tamaño, Buenaventura posee el escenario ideal para aplicar el modelo de aldeas que tanto propone la Sociedad de Geógrafos de Colombia, para realizar un mejor manejo del territorio y los recursos. Como dicen algunos especialistas del país, es mentira fomentar las aglomeraciones en torno a un centro urbano consolidado, por el contrario, es mejor descentralizar los centros urbanos y favorecer la aparición de otros pequeños que garanticen calidad de vida a la población.

Esto, además, concuerda con la añoranza

de muchos, quienes han ido a las grandes ciudades para garantizarse un mejor futuro, sin embargo, no olvidan sus “terruños”. En Europa los países poseen numerosos “pueblitos”, turísticos, pintorescos y muy buenos lugares para llevar una vida tranquila. Adaptar este modelo de bienestar (en su fondo, no en su forma), es crucial para proponer una nueva concepción tanto de los pequeños centros urbanos nacionales, como de la vida rural.⁴

Al diseñar ese escenario de aprovechamiento del territorio, hay que reconocer tres grandes zonas: la montaña, correspondiente a las estribaciones de los Farallones de Cali, la llanura Pacífica, un área de ciénagas y difícil acceso, y la selva correspondiente al Chocó Biogeográfico, en el norte. En todas existe intervención antrópica, en mayor

Mapa N° 1

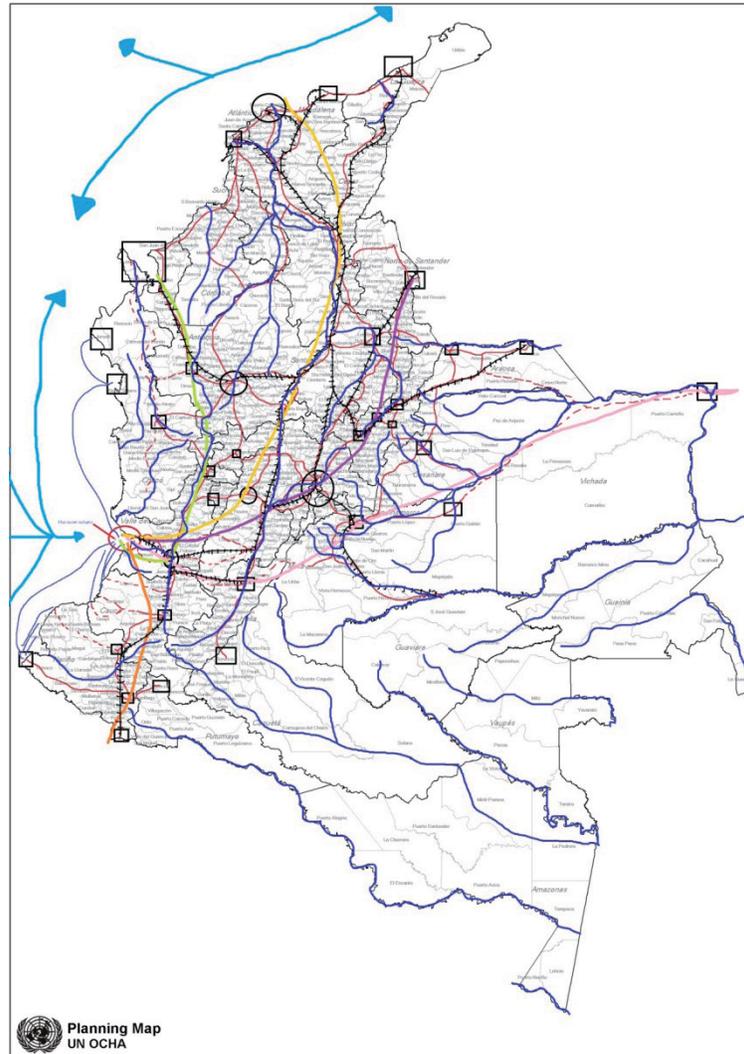


Mapa Temático departamento de Valle del Cauca. En rojo se destaca la extensión del municipio de Buenaventura, las tres grandes zonas de relieve del municipio y los principales centros poblados alternos al casco urbano. Fuente: IGAC. (Figura elaboración propia del autor).

[4] Colombia se ha caracterizado por adoptar modelos de otros países de forma “literal”, copiando las estrategias y lineamientos tal como son en la forma, pero sin calcular el fondo, que es el resultado final de lo que se desarrolla sobre el territorio y con las comunidades.



Mapa N° 2



Buenaventura y su relación con Colombia y el mundo dentro del Modelo Espacial Prospectivo de Ordenamiento Territorial propuesto. (Figura elaboración propia del autor).

o menor grado. Aquellas áreas altamente intervenidas y que presentan mayor presencia de seres humanos son las que hay que incorporar a la economía. Hay que aclarar que esto implica respeto por los usos de los suelos, y determinación de zonas agroforestales, de reserva, protectoras, de uso agrosilvopastoriles, etc. La diversificación respecto al uso del suelo rural tiene que ver con que los suelos son pobres y no aptos para actividades intensivas.

El área urbana presenta mayores complejidades, debido a que la mayoría de la población tiene su asentamiento allí, es punto de acogida de población desplazada y las mejores vías conducen al casco urbano.

Buenaventura requiere de proyectos para densificar las áreas construidas en altura, para bajar el hacinamiento de la población y hacer “campo” para desarrollar nueva infraestructura al servicio de la población. Asimismo, la creación de un parque industrial destinado a la fabricación de productos de exportación, disminuyendo costos y tiempos tanto de producción como de envío.

El gran objetivo, es el fortalecimiento de centros poblados dispersos en el área rural de Buenaventura (como se dijo anteriormente), favoreciendo a las comunidades, en primer lugar, la diversificación de activi-



dades y la posibilidad de desarrollar una pujante industria turística, en segundo lugar, y a la población habitante del casco urbano que busque regresar a sus lugares de origen, o iniciar un nuevo tipo de vida.

Esta descentralización del casco urbano, es para medir el alcance de la propuesta que plantea la ley 1454 de 2011 LOOT para el territorio nacional, pero aplicado a nivel local y su repercusión al multiplicar el escenario de aplicación, para descentralizar, regionalizar y mejorar la competitividad de las regiones.

Finalmente, lo que se propone con la cantidad de vías de comunicación, férreas y conexiones con centros poblados relevantes en todo el país, es multiplicar el escenario a desarrollar al interior del territorio bonaerense, pero ya no con visión local ni regional, sino nacional con el fin de consolidar la integración progresiva del país para consolidar una imagen, una visión, una misión y un objetivo común que permita el desarrollo del territorio nacional para el servicio del bienestar de toda la población.

La idea de frenar el puerto de aguas profundas de Tribugá parte de la necesidad de respetar y hacer valer tanto los Parques Nacionales Naturales, como las áreas de reserva y ecosistemas estratégicos de nuestro territorio. Si logramos hacer un manejo adecuado y de bajo impacto en la región comprendida desde Bahía Málaga, Buenaventura y Tumaco (la más poblada del Pacífico colombiano), garantizando la calidad de vida y oportunidades a la población, podríamos aventurarnos en la idea de construir un puerto de aguas profundas en Tribugá, localizado en la región de mayor biodiversidad que posee Colombia y el mundo.

Hay que establecer cierto tipo de actividad industrial en Buenaventura, aquella desti-

nada a la exportación con el fin de disminuir costos, tiempo de envíos y competitividad frente a los TLC's existentes y los que se avecinan. De la misma forma, esto generaría empleo directo e indirecto, requiriendo mano de obra calificada y no calificada para los bonaerenses.

El cañón de las Hermosas ha de servir para comunicar al occidente colombiano con el interior y Venezuela a través de una vía que sirva de apoyo a la de la línea, con túneles pero de carriles sencillos, para minimizar los impactos sociales y ambientales en la zona. Igualmente, la construcción de una línea férrea en este corredor, para el transporte de mercancías y de pasajeros.

Gracias a la amplia oferta hídrica del municipio, la constitución del turismo ecológico y de aventura que gire en torno a la actividad acuática y la cultura del agua, como eje y potenciador de una experiencia diferente y única de turismo en el Pacífico colombiano.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia de Promoción de Inversión en el Pacífico Colombiano. INVESTPACIFIC. Disponible en: <<http://www.investpacific.org/node/1351>>. Fecha de consulta 23 de marzo de 2012.

Biota Colombiana. Bogotá, 5 (001). Junio 2004.

Concejo Municipal de Buenaventura (Buenaventura). Acuerdo 003 por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial (POT). Buenaventura, 2001. 125 p.

DNP, Colombia. Política de Estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura. Documento CONPES 3410. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación (DNP), Dirección de Desarrollo Territorial Sostenible, 2006. 61 p.

EVALUACIÓN de amenazas naturales y bases para la mitigación de riesgos en el área urbana de Buenaventura [en línea]. Buenaventura, Colombia: Comité local para la prevención y atención de



desastres, [fecha de consulta: 28 Marzo 2012].

Disponible en:

<http://www.osso.org.co/docu/proyectos/grupoosso/2000/buenaventura/Infofinal.pdf>.

FÍSICO POLÍTICO Valle del Cauca. Colombia, IGAC 2003. Escala 1:25000. Bogotá D.C., Colombia, 2003.

López, D. Mataron al Río Anchicayá. Periferia Prensa Alternativa [En línea]. Edición digital 69. Medellín: 2012 - [fecha de consulta: 12 Mayo2012].

LOZANO, R. Así es Buenaventura. 21^a. ed. Buenaventura: Alcaldía Distrital de Buenaventura, 2008. 101 p.

Observatorio pacífico y territorio. OPT. Disponible en:

<<http://www.pacificocolombia.org/el-pacifico>>. Fecha de consulta 5 Marzo 2012.

MEZA Aguirre, Oscar. Puerto Buenaventura: problemas estructurales y coyunturales y su influencia en la competitividad para las empresas de la ciudad de Manizales. Trabajo de titulación (Maestría en administración). Manizales: Universidad Nacional de Colombia, 2009. 211 p.

PUERTO de Buenaventura. Colombia, CIOH, Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas. Escala 1:10000. Buenaventura, Colombia: CIOH, 2008.