

**DOCUMENTO 3.**

**DIAGNOSTICO FISICO-ESPACIAL**

## **TABLA DE CONTENIDO**

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>5</b>
<b>2. GENERALIDADES</b>	<b>6</b>
<b>3. VARIABLES ANTRÓPICAS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO</b>	<b>7</b>
<b>4. LOS CENTROS POBLADOS EN ZONA RURAL</b>	<b>9</b>
<b>5. SISTEMA VIAL</b>	<b>13</b>
5.1 ZONA DE LA TRONCAL A MEDELLÍN	13
5.1.1 CORREGIMIENTO DE CURRULAO	14
5.1.2 CORREGIMIENTO NUEVA COLONIA	15
5.1.3 CORREGIMIENTO EL TRES	17
5.1.4 CORREGIMIENTO RÍOGRANDE	18
5.2 ZONA DE LA VÍA A SAN PEDRO DE URABÁ	19
5.3 ZONA DE LA CARRETERA PANAMERICANA	22
5.4 ZONA DE LA VÍA A NECOCLÍ	24
5.5 ZONA DE LA VÍA FLUVIAL HACIA EL CHOCÓ	26
<b>6. SISTEMA DE TRANSPORTE</b>	<b>27</b>
6.1 VÍAS CON PARTICIPACIÓN NACIONAL	29
6.2 VÍAS DE CARÁCTER LOCAL	30
6.3 EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL MUNICIPIO DE TURBO	31
6.3.1 EL TRANSPORTE TURBO - APARTADÓ	32
6.3.2 EL TRANSPORTE TURBO – CHIGORODÓ	33
6.3.3 TRANSPORTE TURBO – CAREPA	37
6.3.4 TRANSPORTE TURBO – MUTATÁ	37
6.3.5 TRANSPORTE TURBO – MEDELLÍN	38
6.3.6 TRANSPORTE INTERVEREDAL	38
<b>LIBRO DE DIAGNÓSTICO</b>	<b>2</b>
<b>Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U NAL. - U de A. - ESAP</b>	

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

<b>7. AREA URBANA</b>	<b>42</b>
<b>7.1 USOS DEL SUELO EN EL ÁREA URBANA</b>	<b>45</b>
7.1.1 EDUCACIÓN	47
7.1.2 SALUD	48
7.1.3 ESPACIO PÚBLICO	48
7.1.4 INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS PÚBLICOS.	48
7.1.5 ACUEDUCTO	49
7.1.6 ALCANTARILLADO	49
7.1.7 ENERGÍA	49
<b>7.2 ZONIFICACIÓN DIAGNÓSTICA</b>	<b>49</b>
7.2.1 ZONA CENTRAL.	50
7.2.2 ZONA NOR-OCCIDENTAL.	51
7.2.3 ZONA NOR-ORIENTAL.	52
7.2.4 ZONA CENTRO-OCCIDENTAL (O DE LA BAHÍA).	55
7.2.5 ZONA CENTRO ORIENTAL.	57
7.2.6 ZONA SUR ORIENTAL.	59
7.2.7 ZONA SUR OCCIDENTAL (O DEL AEROPUERTO).	61
7.2.8 ZONA DE LA PLAYA.	62
<b>7.3 ACCIONES ESTRATÉGICAS QUE SE DEBEN IMPLEMENTAR A NIVEL URBANO</b>	<b>64</b>

## **INDICE DE TABLAS**

TABLA 1.	SUPERFICIE DE RODADURA SEGÚN JERARQUÍA VIAL.....	28
TABLA 2	SUPERFICIE DE RODADURA SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE LAS VÍAS.....	28
TABLA 3	EN EL SIGUIENTE CUADRO SE VISUALIZA LA ENTIDAD QUE ADMINISTRA LAS VÍAS POR JERARQUÍA .....	28
TABLA 4	DENSIDAD DE LA RED VIAL MUNICIPAL.....	29
TABLA 5	TRANSPORTE COLECTIVO POR VÍA TERRESTRE EN DIRECCIÓN APARTADÓ – TURBO, QUE UTILIZAN LA CARRETERA TRONCALMEDELLÍN – TURBO. ....	34
TABLA 6.	DATOS CONSOLIDADOS DE TRANSPORTE SEMANAL Y DIARIO ENTRE LOS MUNICIPIOS DE APARTADÓ Y TURBO. ....	35
TABLA 7.	TRANSPORTE COLECTIVO POR VÍA TERRESTRE EN DIRECCIÓN CHIGORODÓ – TURBO .....	36
TABLA 8.	DATOS CONSOLIDADOS DE TRANSPORTE SEMANAL Y DIARIO ENTRE LOS MUNICIPIOS DE CHIGORODÓ Y TURBO. DIRECCIÓN CHIGORODÓ – TURBO. ....	37
TABLA 9	ESCENARIO TENDENCIAL SERIE TPD HISTÓRICO EN LA CARRETERA MEDELLÍN – TURBO, TRAMO RIOGRANDE – TURBO .....	39
TABLA 10	TENDENCIAS DE CRECIMIENTO DEL TRÁFICO TOTAL.....	39
TABLA 11.	TENDENCIAS DE CRECIMIENTO DEL TRÁFICO DE AUTOMÓVILES.....	40
TABLA 12.	TENDENCIAS DE CRECIMIENTO DEL TRÁFICO DE BUSES .....	40
TABLA 13	TENDENCIAS DE CRECIMIENTO DEL TRÁFICO DE CAMIONES .....	40
TABLA 14	PROYECCIONES DE TRÁNSITO 1999 – 2010 EN EL TRAMO RIOGRANDE - TURBO ..	41
TABLA 15	DÉFICIT EN VIVIENDA PARA EL MUNICIPIO DE TURBO .....	46
TABLA 16.	DENSIDADES POR SECTORES EN EL MUNICIPIO .....	47
TABLA 17.	ESTRATIFICACIÓN SEGÚN CATASTRO DEPARTAMENTAL (VER PLANO) .....	64

## **1. INTRODUCCIÓN**

Para dar continuidad al proceso de diagnóstico iniciado en la zona centro de Urabá, propiamente en los municipios de Chigorodó, Carepa, Apartadó y Turbo pertenecientes al eje bananero y el Municipio de Mutatá en el marco regional, y poder de esta forma dar cumplimiento a la Ley 388/97 de los Planes de Ordenamiento Territorial, se pretende en esta nueva etapa dar un diagnóstico de cada municipio en el componente físico espacial.

A pesar de que los municipios del eje bananero pertenecen a la misma región biogeográfica, cada uno presenta particularidades en su estructura espacial; esto debido especialmente a los modos de ocupación que entran en el territorio unas tendencias urbanísticas, culturales y de apropiación o definición de puntos de encuentro que es necesario ordenar mediante la instalación de un proceso de planeación, a partir del conocimiento previo de sus potencialidades y de las demandas de los ocupantes en el territorio.

Metodológicamente se parte de la consulta de información secundaria originada en diferentes fuentes, respecto de la región y en particular de los municipios, en diferentes épocas. Se considera como material de estudio prioritario el actual Plan de Desarrollo, que muestra a grandes rasgos el diagnóstico actual; a partir de dicha información, de las visitas de campo y la organización de talleres temáticos, se efectúa una corroboración de la anterior información, con una mirada crítica y analítica, para detectar posibles conflictos, carencias y potencialidades.

Los principales aspectos a analizar en la dimensión físico - espacial harán referencia al uso actual del suelo, el espacio público, el equipamiento de uso colectivo, la problemática de la vivienda, la infraestructura vial y de transporte, los sistemas de servicio público y los equipamientos de educación y salud. Además de la definición del perímetro urbano, las zonas de expansión y el suelo suburbano de acuerdo a lo establecido por la ley 388/97.

La información diagnosticada y las estrategias planteadas respecto a los aspectos físico - espaciales, serán espacializadas en cartografía a escala 1:2000 o 1:5000 de acuerdo con la extensión de la cabecera urbana.

## **2. GENERALIDADES**

El Municipio de Turbo se encuentra ubicado en el extremo noroeste del departamento de Antioquia, en el denominado Urabá Antioqueño, el cual hace parte del Chocó biogeográfico, considerado en el ámbito mundial como una importante reserva ecosistémica.

La cabecera municipal se encuentra a 2 m.s.n.m, la temperatura promedio es de 28°C, la distancia desde Medellín es de 373 Km, alberga una población<sup>1</sup> de 42452 habitantes, que hacen parte de los 111.720 del total que habita el municipio. La Carretera al Mar es la principal vía de acceso al Municipio y la única desde la ciudad capital del departamento.

La estructura natural, está representada por la presencia de una amplia zona de humedales, entre los que se destaca la Ciénaga de Tumaradó, conformada por cuatro cuerpos de agua (ciénagas), importantes fuentes hidrográficas conformadas por los ríos: León, Turbo, Guadualito, Río Grande, Mulatos y Currulao. Geoformas tales como el Cerro El Cuchillo y los dos cerros denominados Lomas Aisladas, localizados en el corregimiento del mismo nombre al sur - occidente del municipio.

Así mismo, cuenta con ecosistemas estratégicos - escenarios naturales de gran belleza – como: Bahía Colombia, Bahía Candelaria, las Bocas del río Atrato, Punta Caimán, Punta Coquitos, Punta de Las Vacas etc. y algunas pequeñas zonas de manglar y cativales.

Turbo fue erigido municipio en el año de 1847 y su división político - administrativa la conforman: 23 barrios en el área urbana, diecisiete (17) corregimientos y aproximadamente 213 veredas (dato que no es definitivo, puesto que aun no se realiza un conteo juicioso de las mismas).

Su territorio municipal tiene una extensión es de 3055 Km<sup>2</sup> de los cuales 11.9 Km<sup>2</sup> pertenecen al área urbana y los 3043.1 Km<sup>2</sup> restantes al área rural.

Con los municipios de Necoclí, Arboletes, San Juan de Urabá, San Pedro de Urabá, Apartadó, Carepa, Chigorodó, Mutatá, Murindó y Vigía del Fuerte conforma el Urabá Antioqueño y a su vez con los municipios de Apartadó, Carepa y Chigorodó conforman el “Eje Bananero” denominado así por ser el “banano” el principal renglón económico de la región.

Los límites municipales de Turbo son: por el norte con Necoclí y Arboletes, por el oriente con los municipios de San Pedro de Urabá, Apartadó, Carepa y Chigorodó, por el sur con el

---

<sup>1</sup> Planeación Departamental. Carta General 1997-1999

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

municipio de Mutatá y por el occidente con los municipios de Riosucio (Chocó) y Unguía (Choco). Su territorio enmarca el espejo de agua de Bahía Colombia (accidente costero al sur del Golfo de Urabá).

El municipio de Turbo presenta significativos problemas de pobreza, en término del nivel de ingreso de sus habitantes, y de las necesidades básicas insatisfechas.

Carece de un adecuado sistema de prestación de los servicios públicos, el 70% de la población no está cubierta por los servicios básicos, existen viviendas con más de dos carencias, un gran número de habitantes está localizado en las márgenes de los ríos, quebradas y caños (zonas de riesgo según decreto 2811 de 1974), y son altas las condiciones de ilegalidad de predios y viviendas que impiden la acción institucional.

El Municipio no posee estatuto de usos del suelo, por medio del cual se dicten normas básicas para la regulación del desarrollo urbano, la planeación, así como código de construcción y control de las diferentes obras

Respecto a los asentamientos humanos, es posible concluir que existe un marcado desarraigo de sus pobladores; Turbo ha sido receptor de desplazados, invasiones y de una población flotante en búsqueda de mejores condiciones de empleo e ingresos económicos, se trata de personas que no adquirieron sentido de apropiación con el territorio, en ocasiones, el lugar de habitación dormitorio estaba localizado en otro municipio, especialmente en Apartadó.

### **3. VARIABLES ANTRÓPICAS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO**

Para los efectos del presente estudio, se consideran como variables antrópicas las que relacionan el sistema natural con la intervención del hombre sobre el territorio, y son relevantes para las características especiales del municipio de Turbo: la distribución espacial de la población, la jerarquización de los centros urbanos, los usos del suelo, el sistema vial y de transporte. Se enfatiza acerca de las relaciones culturales y las condiciones de habitabilidad del espacio.

Los asentamientos humanos se encuentran distribuidos por todo el territorio municipal, siendo en la actualidad la Zona Centro la más poblada, La Zona Norte que otrora estuvo densamente habitada, actualmente vive una nueva ocupación de los asentamientos, después de un proceso de significativa movilidad de la población.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

En la zona de la panamericana, el fenómeno de colonización viene ganando terreno hacia la ribera occidental del Río León, desecando terrenos hasta hace algunos años cenagosos. Hacia el sur se encuentran poblados consolidados, con una baja densidad de población.

Los corregimientos reconocidos por la administración, se analizan confrontando la información secundaria con la realización de trabajo de campo y la adopción de criterios acerca de la concentración de la población el intercambio económico y la red vial.

#### **4. LOS CENTROS POBLADOS EN ZONA RURAL**

Los asentamientos rurales en el municipio de Turbo, revisten notoria importancia toda vez que albergan aproximadamente el 60 % de la población total del municipio, aproximadamente de 111.720 habitantes, agrupados en diversas formas de ocupación del territorio: corregimientos, veredas, caseríos, etc., todos con dinámicas urbanas particulares merecedoras de estudio y cualificación.

En el último trabajo de estratificación socio económica y actualización catastral<sup>2</sup>, la diversidad de estos centros poblados aparece clasificada como: localidades tipo II, localidades tipo III, centros poblados y vivienda rural dispersa o fincas; lo que da muestra de la complejidad que supone una cualificación urbana de los 17 corregimientos y las 213<sup>3</sup> veredas del Municipio de Turbo.

Según dicho estudio, las localidades tipo II son: Currulao, Nueva Colonia, Río Grande y El Tres, son localidades tipo III: Alto de Mulatos, Banquicet, Bocas del Atrato, El Dos, Lomas Aisladas, Macondo, Nuevo Oriente, Pueblo Bello, Puerto Rico, San José de Mulatos, San Vicente del Congo y Tié.

Centros Poblados: Amstercol 1, Amstercol 2, Casanova, Casanova Vereda, El Porvenir, El Uno, Las Garzas, Las Palmas, Los Enamorados, Makencal, Nueva Granada, Piedrecitas, Punta de Piedra, Siete de Agosto y Sinaí; lo demás se considera finca o vivienda rural dispersa (ver gráfico regional).

Existe además una clasificación establecida en el plan regulador, la cual está vigente. En ella se agrupan por subregiones y modos de producción los centros poblados como:

Núcleos concentrados (NORTE) de las zonas ligadas a la agricultura tradicional, la ganadería, la pesca o los bosques: El Alto Mulatos, Pueblo Bello, San Vicente del Congo, San José de Mulatos.

Asentamiento campesinos, trabajadores de pequeñas parcelas dedicadas a la ganadería y a cultivos de subsistencia. Tradicionalmente han sostenido más relación con otras cabeceras municipales diferentes a la de Turbo. San Vicente del Congo y Pueblo Bello y las veredas de su proximidad, muestran una activa relación con la cabecera de San Pedro de Urabá. Los desplazamientos de la población de El Alto (Mulatos) fluctúan entre San Pedro y Turbo. San José de Mulatos, que en la actualidad es en la zona, el corregimiento mayor

---

<sup>2</sup> Realizado por: CONSULTORES DE ADMINISTRACIONES MUNICIPALES – C.A.M. – LTDA en 1997. Francisco Benjumea Zapata – Gerente técnico del proyecto.

<sup>3</sup> Dato según SISBEN con aportes de los líderes de junta de corregimientos. El dato lo sustenta la oficina de catastro con un conteo (que aún no culmina) y ya registra 213 veredas y es seguro que el dato seguirá en aumento.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

movimiento, mantiene una estrecha relación con el Municipio de Necoclí y seguidamente con San Pedro de Urabá. De esta manera se reconocen los fuertes nexos y compromisos que trascienden los límites locales

**Núcleos concentrados (Centro) de la zona de agricultura comercial:** se encuentra localizada la cabecera municipal y siete corregimientos, a saber: El Tres, Nueva Antioquia, Currulao, Río Grande, Nueva Colonia, Tié y El Dos.

Se menciona esta área como la de mayor concentración de población. Se congregan en ella, numerosos asentamientos humanos. Sus tierras están dedicadas a la ganadería, a la agricultura de subsistencia y en parte a la semitecnificada, por tratarse de pequeñas parcelas campesinas con cultivos de plátano, las cuales en conjunto suministran producto para el municipio, la región, el interior del país, y alguna variedad para exportación, constituyéndose en una de las principales fuentes de ingreso del Municipio.

Hacia los límites con el municipio de Apartadó, la mayoría de las tierras están dedicadas al cultivo del banano, aunque éste no es el renglón más importante en la economía de Turbo.

La cabecera municipal, mantiene intercambio con El Dos y El Tres, los dos corregimientos más próximos, entre los cuales se puede leer tendencias de desarrollo de una nueva centralidad, con una actividad económica y de servicio propia, y al mismo tiempo complementaria de la cabecera. En la actualidad, ambos corregimientos se constituyen en centros de acopio de las plataneras del sector.

El Corregimiento de Tié, no presenta mayor desarrollo económico y urbanístico, pero su potencial turístico a lo largo del litoral, lo eleva en categoría y en posibilidades. Esta tendencia le ha llevado a desarrollar alguna relación directa con el municipio de Necoclí, favorecida por la presencia del Resguardo cuna "Caimán Nuevo", ubicado en jurisdicción de ambos municipios. En términos de intercambio socioeconómico presenta directa relación con la cabecera de Turbo.

Otra lectura se efectúa, respecto de los Corregimientos de Currulao, Río Grande, Nueva Colonia y Nueva Antioquia, los cuales muestran una marcada tendencia de intercambio con la cabecera del municipio de Apartadó. Todos ellos, con excepción de Nueva Antioquia, se encuentran localizados en zona de bananeras, esto les ha exigido un desarrollo vertiginoso. Bajo la consideración anotada, Currulao se visualiza como una nueva centralidad administrativa para la región, y a Nueva Colonia como asentamiento estratégico de alta actividad portuaria.

Río Grande en la actualidad, funciona como un asentamiento satélite de los dos anteriores y de Apartadó, lo que lo enmarca en el área de influencia de estos tres centros de confluencia. El Corregimiento de Nueva Antioquia, se incluye en el expresado nivel de centralidad, debido a las condiciones de accesibilidad por medio de la troncal Turbo-Medellín. En

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

términos generales sus dinámicas socioculturales, formas de producción y perspectivas de desarrollo, los mantiene en un cierto nivel de cohesión territorial.

**Una tercer zona se denomina la panamericana y bajo Atrato:** la conforman seis cabeceras de corregimientos a saber, Lomas Aisladas, Macondo, Puerto Rico, Nuevo Oriente y Blanquicet, este último el más importante de los localizados hacia la zona de ganadería extensiva, pequeños cultivos, pesca y algo de explotación maderera, en los límites con el departamento del Chocó. En estos territorios los asentamientos son aún incipientes, los suelos son agrestes, cenagosos y se encuentran en proceso de colonización.

El Corregimiento Bocas de Atrato, por su parte, es el asentamiento más relevante de los caseríos de pescadores ubicados en la vertiente occidental del golfo, sobre el delta del río Atrato. Este corregimiento mantiene estrecha relación con la cabecera de Turbo y con otros caseríos de pescadores, asimismo con la cabecera del Municipio de Unguía (Chocó); la comunicación entre ellos se realiza por vía fluvial y marítima.

Respecto de Lomas Aisladas, Macondo, Puerto Rico Nuevo Oriente y Blanquicet, la relación más fluida se mantiene con el municipio de Chigorodó, la conexión vial es a través de la Troncal a Medellín, y por vía fluvial también se establecen relaciones con poblados del Municipio de Río Sucio (Chocó).

En el Municipio de Turbo, como en toda la región de Urabá, confluyen migraciones de población de las sabanas de Bolívar, Sucre, y Córdoba (conocidos como Chilapos), antioqueños particularmente del noroeste (paisas), chocoanos procedentes de Unguía, conviviendo en la misma jurisdicción, con pequeñas comunidades Cunas y Emberas. De ésta mezcla resulta un nativo turbeño.

Sobre la base de esta somera caracterización de la población, articulada a las formas de producción o actividad económica predominante, es posible efectuar una caracterización físico - espacial de los asentamientos humanos:

Hacia el NORTE del municipio predomina el poblador chilapo, y su principal actividad es la ganadería (bovinos, porcinos, caprinos y aves de corral), y pequeños cultivos.

En el CENTRO predomina la población paisa en estrecha relación con el chilapo, dedicados a los cultivos de plátano y la explotación tecnificada del banano, situación que promueve la presencia de chocoanos empleados como mano de obra fuerte. Hacia la costa, incluyendo la cabecera del municipio, la población predominante es la chocoana, y la actividad predominante es la pesca artesanal o el trabajo fuerte en los centros poblados, en mediana o gran industria.

Hacia el BAJO ATRATO, en los asentamientos de la ribera occidental del Río León predomina el chilapo, y la actividad principal es la economía campesina, la ganadería y la

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

explotación de maderas nativas. En la misma área, pero en la denominada vertiente occidental del golfo y delta del Río Atrato, predomina los asentamientos de pescadores chocoanos.

## **5. SISTEMA VIAL**

El sistema vial es uno de los ejes estructurantes del territorio, factor determinante para el desarrollo de cualquier asentamiento humano. Los centros poblados se agrupan de acuerdo con las relaciones establecidas entre las vías de comunicación y la cabecera<sup>4</sup> del municipio, las zonas homogéneas según la producción y forma de explotación y el nivel de accesibilidad

A partir de estos criterios de observación, se conforman cinco zonas de ocupación diferentes, a saber:

Zona de la Troncal a Medellín

Zona de la Vía a San Pedro de Urabá (continuación a Montería)

Zona de la Carretera Panamericana

Zona de la Vía a Necoclí (continuación a la vía de la Costa)

Zona de la vía fluvial hacia El Chocó

A continuación se detalla cada una de ellas.

### **5.1 Zona de la Troncal a Medellín**

La conforma los corregimientos clasificados como localidades tipo II: Currulao, Nueva Colonia, Río Grande y El Tres con todas las veredas. Un corregimiento tipo III: Nueva Antioquia con sus veredas, y, seis de los centros poblados rurales dispersos, Casanova, Casanova Vereda, Las Garzas, Las Palmas, Amstercol y Amstercol 2.

En esta calificación se enfatiza en los corregimientos, por considerarse a cada uno de ellos como actuales focos de actividad que pueden llegar a fortalecerse como centralidades futuras que puedan ofrecer infraestructura de servicios a la población y a la producción, complementarias a la cabecera municipal (esto último en el momento que se materialice la construcción del puerto de Urabá en Turbo).

<sup>4</sup> O en su defecto, como es el caso de Turbo, con otra centralidad y/o polo de desarrollo importante

En orden de importancia y considerando el escenario actual y el escenario futuro, se presenta la situación de los siguientes corregimientos:

### **5.1.1 Corregimiento de Currulao**

Ubicado sobre el cruce de la vía Troncal a Medellín y el Río Currulao los cuales funcionan como ejes estructurantes de éste asentamiento.

La cabecera cuenta con 13 barrios a saber, Pueblo Nuevo, Las Flores, Buenos Aires, Turbay Ayala, El Belén, 20 de Julio, Frontino, La Esperanza, 24 de Diciembre, 1 de Mayo, El Jardín, Yarumo y La Urbanización el Baile; y una zona rural que atiende 24 veredas; Puerto escondido, Aguas Frías, Aguas Dulces, Villa Nueva, Arcua, Arcua Central, Arcua Arriba, Puerto Cesar, La Pola, Tío Gil, Hacienda Currulao, Pueblo Galleta, Caraballo, Caraballito, Oviedo, Gustavo Mejía, La Arenera, Quebrada del Medio, El Congo, Honduras, San Bernardo, El Casco y Colombia Libre.<sup>5</sup>

Se encuentra habitada básicamente por paisas, cordobeces y algunos chocoanos, dedicados al comercio, los oficios varios y trabajos agrícolas en las fincas o, a la producción bananera en las grandes haciendas.

Las construcciones son de una sola planta, aunque hacia la carretera pueden apreciarse de dos y hasta de tres niveles. El material de construcción más utilizado es la madera en los cerramientos, los techos de zinc o paja, y los pisos de madera, aún existen pisos de tierra debido a que algunos barrios se encuentran en primera etapa de asentamiento u ocupación. Hacia la carretera, se encuentra localizada la zona mejor consolidada como estructura físico espacial con relación a la etapa de asentamiento de la población; los materiales de construcción más utilizados en las edificaciones son, el bloque en cemento, el piso del mismo material y/o de baldosas, la cubierta de asbesto y eventualmente de losa (ver mapa). El lote típico es de 10 x 20 mt y el número de predios por manzana puede promediarse en 24.

El estrato socioeconómico predominante es el 1 y salvo dos ó tres excepciones las demás construcciones no superan el estrato 2. La ilegalidad de la tierra y las construcciones es la situación predominante. Las condiciones de habitabilidad son precarias debido a la presencia de viviendas localizadas en zonas de amenazas de inundación<sup>6</sup> y otras por la proximidad a las márgenes del Río Currulao el cual muestra procesos de socavamiento de la banca en el sector urbano.

---

<sup>5</sup> el dato de barrios y veredas: base SISBEN y complementado con planeación, catastro y líderes comunitarios.

<sup>6</sup> Los barrios 24 de diciembre, 20 de julio, La esperanza

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

Posee buena cobertura de salud y centros educativos aunque algunos de ellos no presentan las mínimas condiciones de higiene para un edificio público –como es el caso del ubicado en el barrio 24 de Diciembre (ver mapa), el cual no posee servicios sanitarios -. No existe plaza de mercado aunque ésta se improvisa con varios toldos ubicados al costado de la troncal, en los espacios de retiro entre la vía y el paramento, siendo esta la solución para los mercaderes no solo del corregimiento sino también de todas sus veredas y en ocasiones de las del Corregimiento de Nueva Antioquia, el comercio realizado en estas circunstancias es de abastecimiento diario, el comercio periódico y ocasional se efectúa en Apartadó y Turbo.<sup>7</sup>

Posee unidad deportiva aunque sin dotación, parque principal, parque infantil y algunas zonas verdes al interior de los barrios en los cuales se improvisan campos de juego y recreación infantil. Son precisamente estos puntos, los principales centros de confluencia del corregimiento, en conjunto con el corredor comercial que se desarrolla sobre la carretera, y hacia los cuales la vida urbana se vuelca cotidianamente.

El acueducto es administrado por Acuantioquia solamente existe cobertura en el área más consolidada del corregimiento, presta el servicio por horas y su calidad no es la mejor. Ante esta situación la mayoría de la población utiliza agua de lluvia y experimenta con la posibilidad de los pozos.

La evacuación de aguas residuales se hace a caños naturales y artificiales y al Río Currulao, al cual llega al mismo tiempo gran cantidad de basuras, cada vez que el carro recolector olvida su tarea. Otro punto de disposición de basuras se ubica al sur de la unidad deportiva, lugar donde la gente acumula los desechos hasta que los recoge la empresa de aseo de Turbo (Alcaldía). La energía es suministrada por EADE y el servicio de teléfono por EDATEL, ambas con buena cobertura aunque se escuchan quejas por el alto costo del servicio.

### **5.1.2 Corregimiento Nueva Colonia**

Ubicado a 11 Km. de la carretera Troncal en dirección a la Bahía Colombia (desembocadura del río León), el desvío se efectúa en el sitio La Apartada (corregimiento de Río Grande). A pesar de estar lejos de la troncal, a Nueva Colonia se transita por una carretera en buen estado gracias al interés de las compañías exportadoras de banano y plátano por mantener las vías de acceso a sus embarcaderos. La carretera llega en óptimas condiciones hasta las instalaciones de las compañías de exportación, caracterizando un marcado contraste con las condiciones físico espaciales de las demás vías de la cabecera y en general de sus construcciones.

---

<sup>7</sup> Respecto a infraestructura debe mencionarse, en el área rural del corregimiento, la presencia del matadero regional de Urabá (EMARU), de excelentes instalaciones y constante servicio a Chigorodó Apartadó, Carepa Turbo y Currulao.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

Desde su origen el corregimiento se ha caracterizado por ser un asentamiento básicamente afrocolombiano y en la actualidad es visible su predominio, en convivencia con otras etnias. Lo conforman quince barrios, a saber, 24 De Diciembre, San Diego, San Domingo, San José, Centro, Calle Larga, Balsilla, Caribe, San Joaquín, San Sebastián, 29 de Noviembre, Probán, Las Flores, Rabo Largo, y atiende quince veredas California, San Jorge, Honduras, Río Mar, La Esperanza, Nueva Unión, La Lorena, Calle Larga, La Teka, La Piña, Los Coquitos, La Vitrina, Puerto Boy, La Macanda, San Bernardo, el Recreo.

Todas las construcciones son de una planta y solo rebasan la altura las edificaciones de servicio a los embarcaderos. Excepto estas últimas en las cuales predomina el metal y el concreto a la vista en estructuras de alta exigencia tecnológica, los materiales que predominan en el corregimiento son la madera en los cerramientos, cemento y tierra en los pisos, y cubiertas en zinc.

En la parte más consolidada de la cabecera aparecen construcciones en bloque de cemento, pisos de baldosa y techos de asbesto, tipo de construcción que se impuso en el barrio UNIBAN –sector de alto contraste con el resto del casco urbano y sobre todo con el barrio 29 de Diciembre, sector que se encuentra en primera etapa de ocupación incluso aún en proceso de invasión.

Hacia la carretera se emplaza el sector más consolidado (estrato 2) y en el resto de la cabecera es el estrato 1 el que se impone. El lote promedio es de 10m x 20m. o su equivalente en área y el número promedio de predios por manzana es de 24 predios. El sector de UNIBAN es el único que posee construcciones y predios legalizados, esta característica de subnormalidad general, se suma al constante riesgo de inundación por empozamiento de aguas lluvias, que padece en particular el sector 29 de Noviembre, pero que afecta por igual la zona norte del corregimiento.

Posee puesto de salud y centros educativos suficientes para la población aunque los problemas de saneamiento básico le son comunes a todas las instituciones. Carece de una actividad comercial organizada, ésta se concentra a lo largo de la carretera ocasionando un completo caos, a pesar del pequeño espacio que ocupa de este desorden es propia la cantidad de basuras que los comerciantes arrojan al caño de embarcadero (ver mapa). El aprovisionamiento mayorista se hace en Apartadó.

Las zonas verdes son inadecuadas e insuficientes. Se cuenta dentro de los espacios públicos, el parque principal, la placa polideportiva, la cancha de 29 de Noviembre y algunas zonas al interior de barrios en conformación, pero la ausencia de equipamiento y/o amoblamiento urbano o el total descuido de éste –cuando existe -, los convierte en lugares poco amables para la vivencia colectiva

Posee servicio de acueducto solo por algunas horas –a excepción de UNIBAN que recibe agua de la empresa exportadora, toda la semana menos el domingo- por ello la alternativa de almacenar agua de lluvia y la construcción de pozos es corriente dentro de los

habitantes. No existe sistema de alcantarillado, cada vivienda resuelve el problema buscando el caño más cercano o a campo abierto.

La recolección de basuras está a cargo del carro recolector de la Alcaldía de Turbo. La energía eléctrica la distribuye EADE y el teléfono EDATEL, la cobertura es aceptable y las protestas por el costo del servicio es permanente. Como dato particular debe mencionarse que la cabecera del corregimiento de Nueva Colonia presenta limitada sus posibilidades de expansión por encontrarse, rodeada de suelos cultivados de propiedad privada.

### **5.1.3 Corregimiento El Tres**

El corregimiento de El Tres es un importante poblado de vocación comercial ubicado cerca a la cabecera del Municipio.

Se encuentra localizada en el cruce de caminos de la variante que viene de Turbo, la carretera desde San Pedro de Urabá y, en la continuación de lo que originalmente fue el trazado de la Vía al Mar, se comunica con el corregimiento de El Dos (aunque esta vía no se utiliza con frecuencia). Esta condición dice mucho de las características de los habitantes, predominantemente paisas y chilapos dedicados al negocio y al intercambio que posibilita un cruce.

La cabecera de El Tres cuenta con tres barrios: Medellín, Obrero y Amstercol, aunque lo mas importante son las 37 veredas que atiende en las cuales radica su real trascendencia como polo de actividad: Camelias, El Tonel, Guadalo, Guadalito, El Esfuerzo, Tachuela, Tachuelita, Santa Inés, Claudia María, Monte Verde 1, Monte Verde 2, El Tejar, Los Cuarenta, Barro Colorado I, Barro Colorado II, Barro Colorado, El Limón, La Trampa La Deseada, La Deseada Arriba, El Caimancito, Las Delicias, Pa' que más, La Fortuna, La Arenosa, Las Palmitas, Barrida Loma, Barrio Oficial, 11 De Noviembre, La Esperanza, Fincas del Tres, Amstercol, Punto Rojo, Los Manaties, El Robledo, La Arenosa, Coldesa, Aguas Prietas, La Tapada, Caracolí, El Alto. .

En este corregimiento la calidad de la vivienda no es tan precaria y las construcciones con bloque de cemento, cubierta de asbesto, piso de cemento o baldosa se ven con mas frecuencia, aunque las construcciones de madera y cubiertas de zinc también tienen su espacio, sin embargo es notorio que predomina el estrato 2. No obstante se presenta una invasión (Santo Domingo) con aproximadamente 60 viviendas hacia la margen izquierda del río Guadualito en la cual las condiciones son de extrema marginalidad

El proceso no planificado de urbanización de El Tres arrojó lotes mayores a la dimensión normal de 10 x 20 m y manzaneo también de mayor área hasta el punto de considerar 30 predios como promedio por manzana.

El tema de la ilegalidad no es tan difícil en el corregimiento, puesto que el sector más consolidado posee resuelta su situación legal, sin embargo existen sectores en los no existe

legalidad de los predios ocupados. La presencia de viviendas en las proximidades del cauce del río Guadualito (distintas a las de la invasión), se constituye en un asunto crítico, por los efectos de socavamiento que allí se verifican. (ver mapa)

Existe puesto de salud y centros educativos que atienden la demanda actual con instalaciones que revisten buena apariencia. No posee plaza de mercado, el aprovisionamiento se realiza en Turbo y la zona de jerarquía comercial se concentra como es normal, hacia la troncal. El Tres posee parque principal y zonas de recreación en placas polideportivas dotadas de manera aceptable para la actividad deportiva. Es necesario una propuesta ambiental, de equipamiento y amoblamiento urbano para tratar las márgenes del río e incorporarlas al espacio público. Debe atenderse también la invasión del espacio de retiro a la troncal, actualmente ocupado.

El acueducto funciona por horas y por ello el agua lluvia y los pozos para aguas subterráneas se alternan como solución. Las aguas residuales se hacen llegar al río, las basuras la recoge el carro recolector aunque se notan algunos baldíos con acumulación de basuras y escombros. La energía es provista por EADE y el telefonía por EDATEL. (persiste el alto costo del servicio)

#### **5.1.4 Corregimiento Río Grande**

El corregimiento está ubicado sobre la unidad de paisaje abanico con banano en el sitio donde la Troncal, la vía al embarcadero de Nueva Colonia y el encuentro con el Río Grande confluyen originando un punto de actividad urbana. Río Grande en la actualidad es un lugar al borde de la carretera, que goza de “cercanía” con el mayor centro de servicios en la región (Apartadó a 6 km de distancia) donde los habitantes cubren sus necesidades de servicios.

Río Grande se encuentra cercado por cultivos de banano y plátano, la población se localiza básicamente en la cabecera del corregimiento. Cuenta con cuatro (4) barrios con que cuenta, Puerto Amor, Río Grande Centro, El Trapiche y San Luis y dos veredas Mojahuevos y Aguas Frías..

Las edificaciones en Río Grande se desarrollan en un nivel y las construcciones son básicamente de madera, algunas poseen piso de cemento y otras de tierra, las cubiertas en su mayoría son de zinc. El loteo es de 10 x 20 mt. y el promedio de 24 predios por manzana es constante.

La ilegalidad no parece ser el factor predominante en los predios y construcciones de la cabecera, sin embargo algunos sectores presentan esta característica. Cobra importancia dentro de las situaciones de asentamiento subnormal, las viviendas que se localizan cerca al río, las cuales se han visto afectadas por la acción del socavamiento – en el sector centro -, y por crecientes en invierno – en sectores San Luis y El Trapiche -. Al mismo tiempo,

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

existen problemas de inundación por empozamiento de agua lluvia que aumenta la condición de marginalidad del sector Puerto Amor.

El corregimiento posee centro de salud, escuelas y colegio como principales infraestructuras comunales, en general presentan adecuado mantenimiento, aunque al colegio le hacen falta cerramientos – malla o similar -, éstas son prácticamente las únicas construcciones en material resistente de todo el casco urbano. A pesar de tratarse de un asentamiento con influencia directa del paso de dos carreteras importantes (la Troncal y la vía a Nueva Colonia), Río Grande no vuelca su actividad a ninguna de las dos. Consecuente con esto la zona comercial del corregimiento se desarrolla sobre una vía principal al interior del caserío y es ésta la que se convierte en el principal punto de confluencia recreativa de la población, comparte esta actividad con la placa polideportiva, un pequeño parque en El Trapiche<sup>8</sup> y, la cancha de fútbol, que junto con La Apartada - sitio de encuentro de las vías troncal y carretera a Nueva Colonia -, constituyen los únicos puntos de interés público que se emplazan sobre la carretera hacia Medellín.<sup>9</sup>

En materia de servicios públicos el agua es tomada del Río Grande, de pozos o de agua lluvia, para ayudar al servicio por horas, del acueducto del corregimiento. Existe un sistema de alcantarillado que cubre aproximadamente el 80 % del casco construido, pero aun pueden verse sistemas que evacuan a caños, al río o a canales que corren a orillas de algunas vías. Las basuras se disponen en terrenos baldíos, de donde eventualmente las toma el carro recolector de la Alcaldía de Turbo; otros optan por arrojarlas a los caños y al río, enterrarla o quemarla esporádicamente. La energía y el teléfono son suministrados por las empresas que cubren la región y al igual que los anteriores la cobertura es buena y el costo elevado.

Se incluye dentro de los corregimientos influenciados por el corredor regional de la Troncal a Medellín, el corregimiento de Nueva Antioquia, debido a que la carretera parte desde Currulao. Sin embargo sus características físico – espaciales, modos de producción y dinámicas socio – culturales son similares a las de los corregimientos de la vía a San Pedro y por tanto se analizan con este grupo de asentamientos del municipio.

## **5.2 Zona de la vía a San Pedro de Urabá**

Esta recoge los corregimientos clasificados como localidad tipo III: San José de Mulatos, San Vicente del Congo, Pueblo Bello, El Alto de Mulatos – y debido a la consideración anterior, se toma en cuenta Nueva Antioquia ,con la totalidad de sus veredas (82

<sup>8</sup> Infraestructuras improvisadas o sin ningún mantenimiento que no ofrecen un buen espacio para la vivencia urbana.

<sup>9</sup> El contacto con la carretera es sobre todo para transportarse a Apartadó básicamente, donde se realiza el aprovisionamiento y, en ocasiones a Turbo para diligencias administrativas.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

nominalmente), y 4 de los centros poblados rurales dispersos, Los Enamorados, Makencal, Nueva Granada y Sinaí (ver mapa regional).

En otro tiempo fue la zona más habitada y de mayor prosperidad en el Municipio de Turbo, en la actualidad sufre el rigor y los efectos de la violencia. Muchas de las veredas que ocupan esta región son ahora territorios fantasma, algunos se encuentran en proceso de retorno a los modos de producción campesina. Incluso cabeceras de corregimiento como Pueblo Bello, El Alto de Mulatos y el mismo Nueva Antioquia, hasta hace poco vieron mermada considerablemente su población por fenómenos de desplazamiento.

En esta perspectiva es difícil reconocer desde el punto de vista físico – espacial (y desde cualquier otro punto de vista) un asentamiento ofrezca condiciones para convertirse en nueva centralidad para la zona. A este respecto y a pesar del bajo perfil para actuar como centralidades prestadoras de servicios, las cabeceras de San Vicente del Congo, San José de Mulatos y el asentamiento Nueva Granada<sup>10</sup> en la actualidad, cobran más importancia que los demás<sup>11</sup> debido a que viven una realidad social menos comprometida

Por otra parte, las vías de penetración a estos poblados presentan problemas de desprendimiento de la banca, el caso de la vía a San Pedro presenta problemas en el Alto de Mulatos haciendo que deba utilizarse la vía a San Pedro por Necoclí, circunstancia que aumenta el tiempo de recorrido y limita el intercambio entre estos poblados (El Alto, Pueblo Bello, San Vicente) y la cabecera municipal (Turbo); el caso de Nueva Antioquia es más complejo, toda vez que la única vía de acceso presenta problemas en Currulao (cabecera) y en la vereda Pueblo Galleta, donde el río Currulao por socavamiento ocasionó desprendimientos en la banca y por consiguiente total incomunicación de éste, uno de los territorios de mayor potencia forestal (grandes bosques de tekales), minero (yacimientos de carbón, abundante material de playa en el río Currulao) y agrícola (esta población fue importante productora de maíz.)<sup>12</sup>

En estos corregimientos las viviendas están construidas con madera, cubierta de palma o zinc y el piso permanece de tierra, algunos habitantes lo recubren con cemento, en la mayoría de las construcciones puede apreciarse la distribución de espacios y elementos estéticos característicos de la población chilapa que, compartiendo con algunos grupos de paisas (sobre todo en Nueva Antioquia), han colonizado esta región imponiéndole un ambiente sabanero de pequeños cultivos y amplias zonas para ganado.

---

<sup>10</sup> Vereda de Pueblo Bello

<sup>11</sup> otras veredas que han cobrado importancia son: Juan Benitez (de Alto Mulatos), Makencal (de San Vicente del Congo).

<sup>12</sup> Tan prospero llegó a ser Nueva Antioquia que su cabecera cuenta con 3 barrios: LAURELES, LOS NARANJALES Y OSPINA y, dos invasiones: SIMÓN BOLIVAR y EL PARAISO.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

El aspecto de legalidad se atiende solo para los predios (y no todos lo tienen resuelto), ninguna de las construcciones existentes tiene solucionada la legalidad. En general la densidad de ocupación es de 24 predios por manzana y el estrato predominante el 1.

A estas condiciones de precariedad relativa se suman los problemas particulares que afectan las poblaciones, San José de Mulatos presenta asentamientos del terreno, que han afectado las únicas construcciones de material resistente que posee (el centro de salud y el colegio) en las cuales aparecen grietas que en poco tiempo deteriorarían la edificación, en San Vicente los problemas son de inundación por la creciente de un caño o algunas zonas de empozamiento de aguas lluvias, en Pueblo Nuevo, el Río Mulatos amenaza con arrastrar algunas veredas ubicadas en sus márgenes; en el Alto de Mulatos es suficiente con saber que está asentado en el área de retiro de un volcán de lodo en actividad, y en Nueva Antioquia, el río Currulao se ha llevado algunas manzanas del pueblo, destruido algunas vías veredales y continúa amenazando gran parte del caserío.

La inversión en infraestructura de salud y educación atiende de manera suficiente la demanda de las cabeceras aunque en cuanto al mantenimiento, es necesario mayor atención puesto que el estado general de las construcciones no es el mejor, con excepción de San Vicente, en el cual hace poco tiempo se construyó el centro de salud y colegio. Respecto a Nueva Antioquia, debe mencionarse que la instalación educativa se encuentra en mal estado, en ella funciona conjuntamente la primaria y el bachillerato, situación que merece una atención a corto plazo. Los corregimientos de esta zona no poseen plaza de mercado, se surten con proveedoras o grandes graneros de particulares quienes a su vez se abastecen en Turbo, San Pedro y Currulao (para el caso Nueva Antioquia).

A excepción del Alto de Mulatos que se desarrolla a lo largo de un tramo de la vía a San Pedro, los demás poblados poseen parque “principal” como espacio público alternativo a la lógica hegemonía que ejerce la vía principal. La recreación en placas polideportivas se desarrolla al interior de los planteles educativos<sup>13</sup> aunque estas sean improvisadas, los campos de juego y zonas verdes deben ser objeto de dimensionamiento y construcción prioritarias.

En cuanto a los servicios públicos todos poseen sistema de acueducto comunal que funciona por gravedad, existiendo diferencias en la forma de captación: San Vicente<sup>14</sup>, El Alto y Nueva Antioquia, toman el agua de una fuente natural y la calidad del agua es buena; para San José y Pueblo Bello se construyeron represas para almacenar agua lluvia y en estos la calidad no es la mejor; los que tienen la posibilidad toman también agua de los ríos para complementar el servicio.

---

<sup>13</sup> En el ALTO MULATOS la placa polideportiva no queda al interior de la escuela y por ello, tal vez el lamentable estado en que se encuentra. En SAN VICENTE está en etapa de construcción la placa polideportiva que dará vivencia al parque principal.

<sup>14</sup> Actualmente el servicio en EL ALTO presenta problemas porque el tanque de recolección debido a fallas geológicas se deslizó.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

Los sistemas de alcantarillado son inexistentes y la opción es la construcción de un pozo séptico, canales que conducen a caños y ríos cercanos, directamente a la fuente natural de agua o en el peor de los casos se dejan correr a campo abierto (este último es el caso de San Vicente, aunque paradójicamente es el único corregimiento de este paquete que ha desarrollado un incipiente sistema de alcantarillado que alcanza a cubrir una calle). Las basuras no poseen tratamiento se depositan en basureros públicos, se arrojan a un caño, se queman o se entierran.

La energía y el teléfono son distribuidas por EADE y EDATEL respectivamente, pero aún se encuentran en etapa de conexión de redes, San José de Mulatos que no cuenta con servicio de energía y soluciona el servicio con plantas generadoras instaladas en algunas viviendas. El servicio telefónico aún no presenta demanda de conexiones domiciliarias y por ello las comunicaciones se centralizan en una oficina de la empresa, ubicada en alguna edificación del caserío.

La necesidad de fortalecer estas poblaciones y sus veredas en sus propias dinámicas de producción, socialización, apropiación y vivencia del territorio, y la localización y dotación con infraestructura de una nueva centralidad en la zona, es conveniente para propender por el cuidado de la forma de vida que allí tiene lugar, a pesar del conflicto que a diario les golpea. Es necesario formular programas de inversión en infraestructura, mejoramiento de vivienda y formas de producción, para evitar una latente situación de migración masiva hacia la zona de la troncal.

En este grupo de asentamientos El Tres y Currulao aparecen como centralidades ofertantes de servicios, Pueblo Bello se insinúa como centralidad menor, y, la relación con el corredor regional Turbo – Apartadó representa algún grado de influencia.

### **5.3 Zona de la Carretera Panamericana**

En esta zona la colonización es más reciente<sup>15</sup>, impulsada por la construcción de la carretera panamericana y se detuvo con la suspensión de la obra. Por esta razón la población asentada en esta zona no es tan numerosa como en la anterior (zona vía a San Pedro), sin embargo cuenta también con 5 corregimientos: Blanquicet, Nuevo Oriente, Macondo, Puerto Rico y Lomas Aisladas (El 40).

Esta región de suelos bajos y antiguos humedales ha sido desecada por colonos chilapos y algunos paisas que han dedicado los suelos a la ganadería y algunos pequeños cultivos luego de que las compañías madereras – y ellos mismos – acabaran con el bosque. Por estas

---

<sup>15</sup> El proceso de colonización se inicia a inicios de la década de los 80.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

tierras los caseríos son pequeños y en relación estrecha con sus veredas<sup>16</sup> y la cabecera del municipio de Chigorodó del cual se abastecen, debido a la distancia que los separa de la cabecera de Turbo a donde acuden sólo para diligencias administrativas.

El corregimiento que reviste mayor importancia como centralidad es Blanquicet. A pesar de ser también pequeño ha alcanzado un desarrollo que a la vista cuenta con alrededor de 100 viviendas distribuidas en cinco barrios: León Gómez, Ciudadela, Los Almendros, Costa de Oro y El Parque, al mismo tiempo, atiende cinco veredas de su jurisdicción, La Florida, El Caimán, Nueva Esperanza, El Cedro y Salsipuedes (aunque estas dos últimas al parecer fueron adquiridas por terratenientes y tienden a desaparecer como territorio campesino), y atiende tres veredas que son jurisdicción del Municipio de Riosucio (Chocó), Bella Vista, Caño de Oro y el Cuchillo (esta situación ha generado problemas limítrofes sobre todo porque la población no tiene claro a que municipio y, más aún, a que departamento pertenecen).

De lo anterior resulta que respecto de crecimiento y concentración urbana de mayor población, Blanquicet es el más relevante, pero en los demás aspectos y en especial en el físico – espacial, Blanquicet no expone mayor diferencia frente a los otras cuatro cabeceras de la zona. Las viviendas están construidas en madera, piso de tierra, algunos de cemento, las cubiertas son de paja, de zinc y algunas pocas de asbesto.

La mayor parte de los predios<sup>17</sup> y las viviendas no las soporta ningún documento legal y quienes lo poseen es como fruto un proceso de titulación colectiva implementado vía INCORA.

Además de la ilegalidad a estos poblados, los afectan problemas de inundación por emposamiento de aguas de lluvias<sup>18</sup> y rebosamiento de caños debido al alto nivel freático, razones estas por las cuales es costosa la construcción en materiales resistentes, lo que afecta por igual la apertura de vías de penetración, existe un alto contraste respecto del buen estado de la vía panamericana<sup>19</sup> y el fangoso estado de las vías a Blanquicet y Macondo (desvío en el Km 18 de la Panamericana), en condiciones de mayor deterioro se encuentra la vía a Nuevo Oriente y Puerto Rico (desvío en el Km 9 de la Panamericana)

Respecto del equipamiento de salud y educación la precariedad es notable, en la inexistencia de instalaciones o en el mal aspecto de las existentes, debido a que se construyen con materiales perecederos, es frecuente que la infraestructura no funcione por ausencia del personal encargado. En Blanquicet donde la situación está mejor atendida, existe puesto de salud y centros educativos que cubren la demanda de la cabecera, sin

---

<sup>16</sup> Un total de 32 veredas en los 5 corregimientos y 3 veredas más que pertenecen al municipio de Riosucio (Chocó) pero que son atendidos por Blanquicet.

<sup>17</sup> Promedio también de 24 por manzana.

<sup>18</sup> En el caso de PUERTO RICO la inundación se produce además por acción del río León.

<sup>19</sup> Vía que llega en buen estado hasta el Km 35, – 5 Km antes de LOMAS AISLADAS –.

embargo la edificación de los establecimientos se encuentra en regular estado, y las instalaciones sanitarias no prestan el servicio.

Los espacios para la recreación, son escasos y deficientes, existe un parque o un espacio baldío que se constituye en punto de reunión, canchas improvisadas algunas placas polideportivas, al interior de los establecimientos educativos. En estas circunstancias cobra importancia la vía pública como lugar de encuentro e intercambio.

La zona no cuenta con servicios públicos colectivos el agua se toma de pozos profundos o de lluvia en invierno, las aguas residuales descargan a pozos sépticos o caños cercanos, las basuras se incineran, entierran o se arrojan a los caños o baldíos, la energía se obtiene mediante plantas generadoras (de ACPM u otro combustible) y normalmente existe un teléfono en cada cabecera de corregimiento. La precariedad ha motivado el desarrollo de formas de vida, apropiación, explotación y arraigo que en busca de lograr el autoabastecimiento, han actuado sin ningún control transformando el paisaje y los ecosistemas presentes.

La posible continuidad de la Vía Panamericana aportaría una nueva lectura y dinámica de desarrollo y poblamiento. Con la construcción de un nuevo escenario, el corregimiento de Lomas Aisladas puede cambiar su actual papel, ello supone la transformación de la actual vivencia sosegada, tranquila, llena de sopor y aparente inactividad. Las Babillas (una de sus veredas), como asentamiento sobre la carretera puede ofrecer una mayor dinámica y protagonismo.

De las relaciones entre los centros poblados de esta zona donde Blanquicet se insinúa como centralidad menor

#### **5.4 Zona de la vía a Necoclí**

Entre plataneras y ganadería se extiende el trazado de la vía a la costa y en su trayecto, entre la cabecera de Turbo y el resguardo Caimán Nuevo, (Ipikuntiwala) recorre una zona de pie de serranía y litoral costero en el que se localizan dos corregimientos,<sup>20</sup> localidades tipo III, El dos y Tie con veintidós veredas; y cinco centros poblados rurales dispersos: El Uno, El Porvenir, Siete de Agosto, Punta de Piedra y Piedrecitas

En la actualidad no puede hablarse en la zona de centralidades distintas a la cabecera del Municipio de Turbo, con la cual la relación es directa y constante tanto para fines administrativos como para aprovisionamiento. De los dos corregimientos El Dos, es el que

---

<sup>20</sup> Los corregimientos de El Dos y Tie.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

muestra mejores condiciones de desarrollo, aunque en los últimos años, las condiciones de inestabilidad existentes modificaron la situación que está en vías de restablecimiento.

Lo conforman dieciocho veredas, Manuel Cuello, Los Indios, San Felipe, Cahobal, La Playona, Las Cañas, Las Mercedes, Aguas Claras, Piedrecitas, Punta de Piedra, Cope Playa, Cope, Cope Alto, La Martina, estas últimas seis con una naciente vocación turística debido a las nuevas playas que se generan hacia el litoral y a la consolidación como ecosistema natural de la espiga Yarumal (formada por el sedimento del río Turbo).

La Vereda Piedrecitas, cobra especial valor porque ante la pérdida de trascendencia de la cabecera, este poblado ganó protagonismo. Su ubicación sobre la carretera le favoreció para convertirse en lugar de asiento y paso obligado en el recorrido Turbo – Necoclí y viceversa. Fruto de esto es la inversión efectuada en infraestructura. Cuenta con puesto de salud y centros educativos de buenas instalaciones que ofrecen servicio no solo en el caserío sino a otras veredas, a la cabecera del corregimiento y a Tié.

Las viviendas ocupan terrenos estables, algunas están construidas en bloque de concreto, pisos de cemento y cubiertas de zinc o asbesto, no muestran problemas de asentamiento o similares. Las mejores condiciones de vida que ofrece el corregimiento, son el motivo principal para que se convierta en una zona de turismo de fin de semana y asentamiento.

La recuperación de El Dos como centro de actividad e intercambio de campesinos plataneros (chilapos) y comerciantes (paisas) puede complementar en el desarrollo económico, la prestación de servicios de la incipiente nueva centralidad que apoya la actividad de la cabecera del municipio de Turbo, conformada por El Dos, El Tres y Tié. En la actualidad el corregimiento cuenta con una infraestructura instalada de salud y educación en mal estado, por abandono, se encuentran inactivas.

Predomina el estrato 1 y el promedio de lotes por manzana es de 24, de los cuales muchos ya han solucionado el problema de ilegalidad que es común en toda la región aunque sea cierto de que muy pocos hayan legalizado las construcciones existentes en ellos. Algunas viviendas están construidas en material resistente y algunas incluso tienen dos plantas, la dotación de espacio público y áreas deportivas es escasa y la existente no presenta mantenimiento alguno (ver mapa).

Existe servicio de acueducto que funciona por algunas horas y la alternativa de los pozos y el agua de lluvia es común dentro de los habitantes del poblado. Las aguas residuales se arrojan a caños, canales y luego al río Turbo. Las basuras se queman, se entierran o se depositan en el río o a algún caño, se cuenta con buen servicio de energía y teléfono con costos para la población, relativamente altos.

En el caso del Corregimiento Tié, no hay mucho por anotar desde el punto de vista físico – espacial. Es un caserío costero con casas de madera, piso de tierra o cemento y techo de paja o zinc, cuenta con una escuela en buen estado y un centro de salud en obra negra y

bien dotado, en la actualidad no funciona por falta de personal. La actividad social se vuelca básicamente a la playa, ante la ausencia de otros espacios de interés.

Respecto de los servicios públicos, los habitantes toman el agua de pozos y recolección de agua de lluvia, las aguas residuales se arrojan a caños que conducen al mar y las basuras a terrenos baldíos, se entierran o incineran; la energía tiene buena cobertura y el único teléfono que existía lo cortaron por falta de pago.

En resumen, los asentamientos ubicados en la denominada, Zona de la vía a Necoclí, se encuentran en etapa de consolidación algunos con incipiente desarrollo, alguna inversión en infraestructura que puede llegar a fortalecerse y cobrar protagonismo en el momento en que la transversal de la costa sea una realidad. De esta obra también dependería la consolidación de la zona como corredor de balneario desde La Martina, Punta de Piedra (vereda de El Dos), pasando por el Corregimiento de Tié, el Resguardo Cuna o Tule de Caimán Nuevo (IPKIKUNTIWALA) y El Totumo (corregimiento de Necoclí), hasta continuar la franja litoral que llega a las playas de Necoclí, promoviendo la inversión privada mediante concepción de infraestructura pública e impulsando el crecimiento de la industria sin chimeneas (el turismo), al mismo tiempo diversificar la actividad platanera que es único bastión económico de estos pobladores.

## **5.5 Zona de la vía fluvial hacia el Chocó**

En esta región húmeda tropical, de panganales y manglares y otras exóticas especies de la flora y fauna del delta del río Atrato sólo se reconoce la existencia de un corregimiento, localidad tipo III: Bocas de Atrato o Turbito como también se conoce; ésta cabecera atiende dos caseríos cercanos, El Roto y El Leoncito.

Esta zona tiene más significación en su valor como sistema ambiental de protección que con el desarrollo urbanístico de sus asentamientos, los cuales son pequeños caseríos lacustres (sus viviendas e incluso sus senderos), palafitos con cerramientos de madera o desechos, con cubierta de zinc o de palma y sin solución de unidad sanitaria, construidos por comunidades afrocolombianas<sup>21</sup> de pescadores, sobre zonas de riesgo<sup>22</sup> que hoy buscan ser tituladas mediante ley 70 de la República.

No obstante estas condiciones adversas, la administración ha invertido en infraestructura básica para estos pobladores. Bocas de Atrato, cuenta con puesto de salud y centros educativos construidos en material resistente (bloque en concreto, piso de cemento y cubierta de asbesto), para lo cual fue necesario elaborar rellenos que mejoraran las

---

<sup>21</sup> Básicamente son comunidades afrocolombianas aunque en el caserío EL ROTO viven varias familias chilapas dedicadas también a la pesca.

<sup>22</sup> Se construye básicamente sobre los brazos del Atrato cercanos a alguna de las bocas que dan salida al golfo de Urabá.

## **PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

condiciones del suelo, estos atienden la demanda aunque funciona a medias por falta de personal encargado.<sup>23</sup>

El aprovisionamiento se realiza en la cabecera (Turbo) con la cual la relación es fluida debido a que la distancia que los separa es relativamente corta, el transporte fluvial a través del golfo es el medio de comunicación más frecuente. El espacio público y de recreación es inexistente y más aún no se encuentran lotes baldíos donde esta actividad pueda desarrollarse plenamente. (Bocas de Atrato posee un terreno, de relleno adyacente al de la escuela a orillas del río, donde se proyecta una placa polideportiva y otro lote al otro lado del río donde puede desarrollarse una cancha de fútbol.

El abastecimiento de agua y aprovisionamiento de saneamiento básico es precario. El agua se capta cuando llueve y en ocasiones del río, las aguas residuales y las basuras se arrojan al río, la energía es generada por una planta comunal que presta servicio por algunas horas y existe un teléfono comunal para comunicarse básicamente con entes administrativos.

El futuro para los asentamientos de esta zona apunta a convertirlos en áreas de manejo urbanístico especial con políticas de control de posible crecimiento que se elaboren a la luz de las leyes ambientales que protegen el ecosistema de humedales y en general de la reserva del Bajo Atrato y el Darién. Estas acciones son prioritarias y previas a la posible consolidación, crecimiento o aparición de nuevos caseríos en la zona.

## **6. SISTEMA DE TRANSPORTE**

El municipio de Turbo cuenta con una red vial que alcanza los 355km, de los cuales el 12% tienen su superficie de rodadura pavimentada y el 88% restante se encuentra en afirmado.

En cuanto a la jerarquía de las vías, el municipio cuenta con 153km de red primaria, que representan el 43%, 67km de red secundaria, que representan el 19% y 135km de red terciaria, que representan el 38% de la red vial total del municipio.

En cuanto a la administración de los tramos de carretera en el Municipio, hay 25km de red vial nacional, que representan el 7%, 230km de red departamental, que representan el 65%, 63km de red municipal, que representan el 18% y 37km de red vial privada o comunal, que representan el 10% de la red vial total del municipio.

<sup>23</sup> Debido a esto se han presentado problemas administrativos como el que ocurre en EL ROTO, donde los profesores de la escuela fueron nombrados por un político choicano y, ahora a causa de este abandono de la administración de Turbo, muchos habitantes dicen que el caserío pertenece al departamento del Choco.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

La población actual del municipio (1999) es de 110000 habitantes, lo que arroja una densidad vial poblacional de 3227m/1000hab

La población proyectada al 2009 es de 132428 hab, lo que arroja una densidad vial poblacional de 1032m/1000hab, en caso de conservarse la actual oferta de infraestructura vial.

**Tabla 1. Superficie de rodadura según jerarquía vial**

	Primaria		Secundaria		Terciaria		Total	
	Longitud	%	Longitud	%	Longitud	%	Longitud	%
Pavimentadas	25	16	8	12	11	8	44	12
Afirmado	128	84	59	88	124	92	311	88
Total	153	100	67	100	135	100	355	100

**Tabla 2 Superficie de rodadura según administración de las vías**

	Nacional		Departamental		Municipal		Privado		Total	
	Longitud	%	Longitud	%	Longitud	%	Longitud	%	Longitud	%
Pavimentadas	25	100	8	3	0	0	11	30	44	12
Afirmado	0	0	222	97	63	100	26	70	311	88
Total	25	100	230	10	63	100	37	100	355	100

**Tabla 3 En el siguiente cuadro se visualiza la entidad que administra las vías por jerarquía**

	Primaria		Secundaria		Terciaria		Total	
	Longitud	%	Longitud	%	Longitud	%	Longitud	%
Nacional	25	16	0	0	0	0	25	7
Departamental	128	84	67	100	35	26	230	65
Municipal	0	0	0	0	63	47	63	18
Privada	0	0	0	0	37	27	37	10
Total	153	100	67	100	135	100	355	100

**Tabla 4 Densidad de la red vial municipal**

	Longitud	Densidad m/km <sup>2</sup>	Densidad (1999) m/1000hab	Densidad (2008) m/1000hab
Vías pavimentadas	44	14	400	128
Vías afirmado	311	102	2827	904
Total vías	355	116	3227	1032

## 6.1 Vías con participación Nacional

Hasta Turbo llega desde Medellín la Carretera al Mar, este corredor vial pertenece al sistema nacional de vías; constituye el principal vínculo terrestre de Turbo y la región de Urabá hacia el interior del país. En extensión con la Autopista Medellín - Bogotá se arriba a la Capital del país y por la Troncal del Cauca, se realiza la conexión con Cali y el Puerto de Buenaventura.

La vía a Montería, no se encuentra en buenas condiciones. La conexión con Cartagena y el norte de la costa Atlántica se recorre por vía marítima. De igual manera se adelanta la conexión con la costa Atlántica del Chocó (Titumate, Acandí, Capurganá) y algunos poblados de Panamá. Hacia el interior del Departamento de Chocó, la conexión es por vía fluvial, en general son rutas de compromiso nacional que cotidianamente desplazan gran número de pasajeros y toneladas de carga.

El transporte por vía terrestre (por la Troncal desde Medellín, área del eje bananero), se estima en 7000 camiones semanales. El tramo Río Grande –Turbo moviliza diariamente un promedio de 3600 vehículos (60% de automóviles, 25% de buces y transporte público y 15% de camiones). En Río Grande se desvían hacia el Embarcadero de nueva Colonia la mayor parte de los camiones que transitan Urabá, por tanto el flujo hacia la cabecera de Turbo no es considerable.

En Turbo no existe terminal de carga y pasajeros. La ruta de camiones y autobuses desde los muelles de cabotaje o los puestos de despacho, transitan por el centro del casco urbano. El recibo y envíos de pasajeros y productos hacia las rutas marítimas y fluviales se realizan desde el muelle del Waffe y el muelle del barrio Obrero, en el cual también se recibe y despacha ganado procedente del departamento del Chocó y con destino al consumo local y envío al interior del país, de una manera incipiente y sin orden administrativo para su operación.

En este muelle también se encuentra el taller de Maderas del Darién y atracan sus remolcadores con sus planas. Por este muelle sale el personal (operadores portuarios) que prestan el servicio de cargue y descargue, suministro de alimentación a las embarcaciones internacionales que fondean en la desembocadura del río León en época de invierno, y al frente del Leoncito en época de verano.

Como servicio de muelle debe también mencionarse el astillero Casanova, importante en las labores de reparación de los bongos bananeros y en general por el apoyo que presta a las actividades de exportación de plátano y banano.

Otro sector donde se suple la falta de infraestructura de transporte fluvial – marítima, se encuentra en Punta de las Vacas a donde llega el combustible procedente de Cartagena y Coveñas que le da movimiento y divisas a Turbo y la zona de Urabá.

Del embarcadero de Nueva Colonia se efectúan los despachos de productos de exportación, mediante el transbordo del producto desde la desembocadura del Río León hasta el centro del golfo donde fondean los grandes cargueros. El desarrollo de esta actividad en el área de localización descrita es estacional debido a los cambios de profundidad acaecidos, en época de verano por ejemplo el embarque se efectúa hacia el norte, en la proximidad de Boca Coquito.

En esta situación, se pone en evidencia la real demanda de la construcción de una infraestructura portuaria de nivel internacional para Urabá, y paralelamente la localización de un puerto de cobertura regional y nacional que atienda las rutas de cabotaje (pasajeros y carga) que actualmente se reconocen.

Si bien el tema vial, se trata en el diagnóstico regional, es necesario hacer notar sobre la necesidad de fortalecer las conexiones que complementen la actividad portuaria, en particular la inclusión de la vía Turbo - Cartagena (Troncal del Caribe).

## **6.2 Vías de carácter local**

La vía Turbo – San Pedro de Urabá – Arboletes atiende los poblados de las pos trimerías de la Serranía de Abibe y garantiza la conexión vial con el valle del Sinú y los asentamientos en el Departamento de Córdoba, hasta la llegada a Montería. El estado de transitabilidad es deficiente, aunque mejora en época de verano.

La existencia de esta vía, condiciona la movilidad de la población de los asentamientos pertenecientes a Turbo, hacia la creación de nexos directos con las cabeceras de San Pedro de Urabá y Necoclí. El Plan de Inversión del Departamento incluye el mejoramiento integral del tramo Turbo – San Pedro.

El tramo de la vía Turbo - Tié - Caimán - Necoclí, que en la actualidad se encuentra en aceptable estado, pasará a ser atendido por el Plan Nacional de Vías, lo que presume un mejor futuro para la comunicación entre la cabecera y los asentamientos localizados hacia el norte.

La conexión hacia Nueva Atioquia desde Currulao no muestra buenas condiciones, y en tal circunstancia debe ser prioridad de la administración, para fortalecer el relativo estado de incomunicación en que vive este corregimiento y sus numerosas veredas.

Como se hace referencia en el presente documento, el tramo Turbo - El Tres - Río Grande - Nueva Colonia es el más eficiente y se encuentra en mejor estado respecto a la vialidad de cobertura municipal, en razón que sirve a la actividad bananera, aunque los asentamientos humanos son escasos. Este sistema será mejorado por el proyecto de inversión departamental de la variante Chigorodó – Apartadó.

Situación que favorece a la administración de Turbo en el objetivo de crear una vía circunvalar para cerrar el anillo Nueva Colonia – Turbo. Proyecto de significativo beneficio para la actividad platanera, y de esta manera promover la construcción de un muelle y centro de acopio para la comercialización tecnificada de este producto. Al mismo tiempo el proyecto favorece la posible consolidación de un futuro parque industrial y de servicios que presume la instalación del puerto de Urabá.

La vía Barranquillita (Chigorodó) – Lomas Ailadas, demarca el corredor de la posible continuación de la Vía Panamericana y de ella se desprenden las llegadas a Puerto Rico, Nuevo Oriente y Macondo – Blanquicet. Esta vía no se encuentra en buen estado y sólo muestra mejoría al llegar a la carretera a Medellín, en las proximidades de la cabecera de Chigorodó.

### **6.3 El transporte terrestre en el municipio de Turbo**

El Municipio de Turbo no cuenta con terminal de transporte terrestre y por ello se han generado una serie de conflictos en el uso del espacio público que tienden a agravarse. Algunas de las razones por las cuales se recomienda la construcción de una terminal de transportes terrestre son las siguientes:

Turbo está en desventaja en el ámbito regional, ya que Apartadó y Chigorodó ya poseen sus respectivas terminales y Turbo, a pesar de su gran demanda de transporte aún no la tiene y utiliza un parqueadero que no garantiza control y organización alguna.

Turbo presenta una gran demanda de movilidad regional: diariamente se están moviendo por vía terrestre aproximadamente 2185 personas desde Apartadó y 2443 desde Chigorodó.

Turbo es el municipio de Urabá que tiene elegida la terminal de transportes de Medellín como destino final de la mayoría de los buses que se desplazan a la zona.

Turbo es un importante nodo de intercambio modal de transporte (fluvial, marítimo, aéreo y terrestre).

Turbo tiene una ubicación estratégica en la región de Urabá, que lo convierte en punto de paso obligado y destino de los viajes a través del eje subregional de Urabá (Mutatá – Arboletes).

Se están generando conflictos en la cabecera urbana del municipio debido a la ausencia de la terminal de transportes tales como la invasión del espacio público, congestión en las vías urbanas, cuellos de botella, etc.

La mayor demanda de movilidad se presenta los días Viernes, Sábado y Domingo, debido a las actividades de mercado. Los días Lunes a Jueves presentan niveles medios y bajos de movilidad, destacándose el día Miércoles por la poca actividad regional, lo cual se ve reflejado en el bajo transporte.

El servicio prestado hacia este destino terminal lo realizan diversas empresas de transporte de carácter local, municipal y regional, tales como Coop uroccidente, Sotragolfo, Transportes Gómez Hernández y Sotaurabá.

### **6.3.1 El transporte Turbo - Apartadó**

Este transporte es prestado por varios tipos de vehículos que tienen diferentes capacidades y frecuencias de viaje.

El análisis del transporte entre estos dos municipios se hizo con base en la información suministrada en la terminal de transportes de Apartadó, en la cual se obtuvo la información en el sentido Apartadó – Turbo y se asumió que en el sentido contrario, el transporte ofrece el mismo servicio con un poco de desorganización por la ausencia de la terminal de transportes.

#### **6.3.1.1 Microbuses y taxis**

Por reglamento, debe partir de la terminal de Apartadó un vehículo cada cinco minutos hacia Turbo, sin embargo esto solo ocurre los días viernes, sábado y domingo, debido a la mayor demanda de movilidad. Los días lunes a jueves, sale en promedio un vehículo cada siete minutos.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

El servicio es prestado de manera continua desde las 6:00am hasta las 7:00pm.

El miércoles es el día de menor movilidad en la ruta Apartadó – Turbo.

Eventualmente hay vehículos que salen de la terminal y no hacen el recorrido hasta Turbo, sino que se devuelven desde el SENA debido a la baja demanda del servicio.

Este servicio es prestado de manera combinada por microbuses con capacidad de 12 personas y taxis con capacidad de 4 pasajeros, con una proporción de tres microbuses por cada taxi.

#### **6.3.1.2 Buses y líneas**

Por reglamento, debe salir un bus cada 15 minutos hacia Turbo, pero esto solo se observa los días viernes a lunes, debido a la mayor demanda de movilidad. Los días martes a jueves sale un bus cada 30 minutos en promedio. En los días de demanda crítica de movilidad, despachan en la terminal un bus cada 10 minutos.

El servicio es prestado de manera continua desde las 6:00 am hasta las 6:00 pm.

El último bus del día, que sale a las 6:00 pm solamente realiza el recorrido Apartadó – Currulao.

Semanalmente se desplazan 15296 personas en 1172 vehículos de transporte colectivo en dirección Apartadó – Turbo, lo que arroja un promedio de 2185 personas al día que se trasladan en 167 vehículos.

#### **6.3.2 El transporte Turbo – Chigorodó**

Este transporte es prestado por varios tipos de vehículos que tienen diferentes capacidades y frecuencias de viaje.

El análisis del transporte entre estos dos municipios se hizo con base en la información suministrada en la terminal de transportes de Chigorodó, en la cual se obtuvo la información en el sentido Chigorodó – Turbo y se asumió que en el sentido contrario, el transporte ofrece el mismo servicio con un poco de desorganización por la ausencia de la terminal de transportes.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

**Tabla 5 Transporte colectivo por vía terrestre en dirección Apartadó – Turbo, que utilizan la Carretera Troncal Medellín – Turbo.**

Día	Modo	Hora inicio	Hora fin	Frecuencia (veh/h)	Capacidad (pasajeros)	Factor de ocupación	Vehículos total	Pasajeros total
Lunes	Microbús	06:00	19:00	6.4	12	0.8	84	802
	Taxi	06:00	19:00	2.1	4	1.0	28	111
	Bus línea	06:00	18:00	4.0	36	0.7	48	1210
Martes	Microbús	06:00	19:00	6.4	12	0.8	83	799
	Taxi	06:00	19:00	2.1	4	1.0	27	109
	Bus línea	06:00	18:00	2.0	36	0.7	24	605
Miércoles	Microbús	06:00	19:00	6.4	12	0.7	83	699
	Taxi	06:00	19:00	2.1	4	1.0	27	109
	Bus línea	06:00	18:00	2.0	36	0.6	24	518
Jueves	Microbús	06:00	19:00	6.4	12	0.8	83	799
	Taxi	06:00	19:00	2.1	4	1.0	27	109
	Bus línea	06:00	18:00	2.0	36	0.7	24	605
Viernes	Microbús	06:00	19:00	9.0	12	1.0	117	1404
	Taxi	06:00	19:00	3.0	4	1.0	39	156
	Bus línea	06:00	18:00	4.0	36	0.8	48	1382
Sábado	Microbús	06:00	19:00	9.0	12	1.0	117	1404
	Taxi	06:00	19:00	3.0	4	1.0	39	156
	Bus línea	06:00	18:00	4.0	36	0.8	48	1382
Domingo	Microbús	06:00	19:00	9.0	12	1.0	117	1404
	Taxi	06:00	19:00	3.0	4	1.0	39	156
	Bus línea	06:00	18:00	4.0	36	0.8	48	1382

Fuente: Terminal de transportes de Apartadó, Agosto de 1999

**Tabla 6. Datos consolidados de transporte semanal y diario entre los municipios de Apartadó y Turbo.**

Modo	Promedio semanal vehículos	Promedio semanal pasajeros	Promedio diario vehículos	Promedio diario pasajeros
Microbús	683	7308	98	1044
Taxi	225	904	32	129
Bus o línea	264	7084	38	1012
Total	1172	15296	167	2185

Fuente: Terminal de transporte de Apartadó, Agosto de 1999

#### 6.3.2.1 Microbuses y taxis

Por reglamentación debe salir de la terminal de Chigorodó un vehículo cada cinco minutos hacia Turbo, sin embargo esto solo ocurre los días viernes, sábado y domingo, debido a la mayor demanda de movilidad. Los días lunes a jueves, sale en promedio un vehículo cada siete minutos, desde las 6:00am hasta las 6:00pm.

Este servicio es prestado de manera combinada por microbuses con capacidad de 12 personas y taxis con capacidad de 4 pasajeros, con una proporción de dos microbuses por cada taxi. Otra de las empresas de transporte presta el servicio de microbuses cada 30 minutos de manera continua desde las 6:00am hasta las 10:00pm.

#### 6.3.2.2 Buses y líneas.

Por reglamentación debe salir un bus cada 15 minutos, pero esto solo se observa los días viernes, sábado y domingo, debido a la mayor demanda de movilidad. Los días lunes a jueves sale un bus cada 20 minutos en promedio.

El servicio es prestado de manera continua desde las 6:00am hasta las 6:00pm.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

**Tabla 7. Transporte colectivo por vía terrestre en dirección Chigorodó – Turbo**

Día	Móvil	hora inici.	Hora fin	Frecuencia (veh/h)	Capacidad (pasajeros)	Factor de ocupación	Vehículos total	Pasajeros total
Lunes	Microbús	06:00	18:00	5.7	12	0.8	68	657
	Taxi	06:00	18:00	2.8	4	1.0	34	134
	Bus o línea	06:00	18:00	3.0	36	0.7	36	907
	Microbús (1)	06:00	22:00	2.0	12	0.8	32	307
Martes	Microbús	06:00	18:00	5.7	12	0.8	68	657
	Taxi	06:00	18:00	2.8	4	1.0	34	134
	Bus o línea	06:00	18:00	3.0	36	0.7	36	907
	Microbús (1)	06:00	22:00	2.0	12	0.8	32	307
Miércoles	Microbús	06:00	18:00	5.7	12	0.7	68	575
	Taxi	06:00	18:00	2.8	4	1.0	34	134
	Bus o línea	06:00	18:00	3.0	36	0.6	36	778
	Microbús (1)	06:00	22:00	2.0	12	0.7	32	269
Jueves	Microbús	06:00	18:00	5.7	12	0.8	68	657
	Taxi	06:00	18:00	2.8	4	1.0	34	134
	Bus o línea	06:00	18:00	3.0	36	0.7	36	907
	Microbús (1)	06:00	22:00	2.0	12	0.8	32	307
Viernes	Microbús	06:00	18:00	8.0	12	1.0	96	1152
	Taxi	06:00	18:00	4.0	4	1.0	48	192
	Bus o línea	06:00	18:00	4.0	36	0.8	48	1382
	Microbús (1)	06:00	22:00	2.0	12	1.0	32	384
Sábado	Microbús	06:00	18:00	8.0	12	1.0	96	1152
	Taxi	06:00	18:00	4.0	4	1.0	48	192
	Bus o línea	06:00	18:00	4.0	36	0.8	48	1382
	Microbús (1)	06:00	22:00	2.0	12	1.0	32	384
Domingo	Microbús	06:00	18:00	8.0	12	1.0	96	1152
	Taxi	06:00	18:00	4.0	4	1.0	48	192
	Bus o línea	06:00	18:00	4.0	36	0.8	48	1382
	Microbús (1)	06:00	22:00	2.0	12	1.0	32	384

Fuente: Terminal de transportes de Chigorodó, Agosto de 1999

(1) Servicio de microbuses prestado por una empresa diferente con horarios diferentes.

**Tabla 8. Datos consolidados de transporte semanal y diario entre los municipios de Chigorodó y Turbo. Dirección Chigorodó – Turbo.**

Promedio semanal pasajeros	Modo	Promedio semanal vehículos	Promedio diario vehículos	Promedio diario pasajeros
8344	Microbús	784	112	1192
1112	Taxi	280	40	159
7645	Bus o línea	288	41	1092
17101	Total	1352	193	2443

Fuente: Terminal de transporte de Chigorodó y elaboración propia, Agosto de 1999

Semanalmente se están moviendo 17101 personas en 1352 vehículos de transporte colectivo en dirección Chigorodó – Turbo, lo que arroja un promedio de 2443 personas al día que se mueven en 193 vehículos.

### **6.3.3 Transporte Turbo – Carepa**

Es un poco débil, debido a que existe una relación menos estrecha entre estos dos municipios. Estos dos municipios se encuentran comunicados por la carretera troncal Medellín – Turbo y los separa una distancia de 46km.

Turbo representa el único punto directo de intercambio al modo de transporte marítimo al cual puede acceder Carepa en la región – aunque tiene en Zungo Embarcadero una posibilidad de intercambio fluvial -, por lo tanto es importante mantener los vínculos entre ellos, aunque la demanda de transporte no sea muy alta.

Actualmente el transporte desde Turbo hacia Carepa se realiza vía Apartadó, haciendo transbordo. La oferta de transporte separadamente entre Turbo - Apartadó y entre Apartadó - Carepa es buena, por lo tanto es muy fácil movilizarse desde Turbo hacia Carepa, además se puede acceder a Carepa desde Turbo en los buses que se desplazan hacia Medellín, en promedio son diez al día que provienen de Turbo y la zona Norte de Urabá.

### **6.3.4 Transporte Turbo – Mutatá**

Estos dos municipios representan los puntos extremos de la zona centro de Urabá, se encuentran comunicados por la vía Troncal Medellín – Turbo y separados por una distancia aproximada de 114km, factor que disminuye la movilidad entre ellos considerablemente, sin embargo Turbo representa para Mutatá el único punto de intercambio al modo de transporte marítimo al cual puede acceder en la región, por lo tanto es importante mantener los vínculos entre ellos, aunque la demanda de transporte no sea muy alta.

Desde Turbo la forma de comunicarse con Mutatá consiste en utilizar los cupos disponibles de los buses que se desplazan hacia Medellín, los cuales en promedio son diez al día y sus puntos de origen son Turbo y la zona norte de Urabá.

### **6.3.5 Transporte Turbo – Medellín**

Este es realizado por tres empresas: Sotaurabá, Transportes Gómez Hernández y Coopuroccidente. En promedio salen diez buses diariamente del municipio de Turbo hacia Medellín, algunos de los cuales vienen ya con pasajeros desde la zona norte de Urabá Turbo y Medellín se encuentran comunicados por la carretera troncal que precisamente lleva el nombre de su origen y destino, los separa una distancia aproximada de 349km

### **6.3.6 Transporte Interveredal**

Se efectúa utilizando Jeeps y camperos conocidos como Chiveros o UAZ, los cuales tienen una capacidad de 10 pasajeros y cubren los recorridos principalmente por las vías El Tres San Pedro de Urabá y El Tres – Necoclí, eventualmente hay recorridos por la vía San Pedro de Urabá – Pueblo Nuevo – El Bobal, que beneficia las veredas al norte del municipio de Turbo.

Transporte en los corregimientos ubicados a lo largo de la vía El Tres - San Pedro de Urabá

#### **6.3.6.1 Turbo – San Pedro**

Nominalmente sale un Jeep o chivero desde Turbo cada dos horas, pero en realidad éste solo es despachado cuando completa el cupo.

Este transporte es complementado por los chiveros que diariamente salen del municipio de Apartadó hacia San Pedro de Urabá, Tierra Alta (Córdoba) y Montería, los cuales llegan al corregimiento de El Tres y continúan su recorrido en dirección Nordeste hacia su destino final beneficiando los corregimientos de Alto de Mulatos, Pueblo Bello y San Vicente del Congo.

Estos recorridos tienen la siguiente frecuencia:

El transporte Apartadó – San Pedro de Urabá, Frecuencia: 5 veces por día en ambos sentidos.

El transporte Apartadó – Tierra Alta (Córdoba), Frecuencia: 2 veces por día en ambos sentidos.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

El transporte Apartadó – Montería, Frecuencia: 6 veces por día en ambos sentidos.

Transporte en los corregimientos ubicados a lo largo de la vía Turbo - Necoclí:

**6.3.6.2 Transporte Turbo – Necoclí**

El servicio es prestado por Jeeps con capacidad aproximada de 14 personas cada dos horas.

**Tabla 9 Escenario tendencial. Serie TPD Histórico en la carretera Medellín – Turbo, Tramo Riogrande – Turbo**

Año	Total	Autos		Buses		Camiones	
		N°	%	N°	%	N°	%
1988	1254	727	58%	125	10%	401	32%
1989	1486	847	57%	149	10%	490	33%
1990	1208	580	48%	109	9%	519	43%
1992	1756	1018	58%	140	8%	597	34%
1993	2197	1077	49%	286	13%	835	38%
1994	3394	2172	64%	305	9%	916	27%
1995	3590	2298	64%	359	10%	933	26%
1996	1345	726	54%	161	12%	457	34%
1997	1541	878	57%	154	10%	509	33%
1998	2006	1264	63%	201	10%	542	27%
Promedio	1978	1159		199		620	
Desviación	816	570		82		188	

**Tabla 10 Tendencias de crecimiento del tráfico total**

Tipo de regresión	Total
Lineal	Ecuación $Y = 87.629 x + 1434.4$
	R <sup>2</sup> 0.1219
Logarítmica	Ecuación $Y = 477.78 \ln(x) + 1207.7$
	R <sup>2</sup> 0.1829
Exponencial	Ecuación $1385.4 e^{0.0456x}$
	R <sup>2</sup> 0.1612
Potencial	Ecuación $Y = 1241.1 x^{0.2436}$
	R <sup>2</sup> 0.2399
Polinómica	Ecuación $Y = 4.2381 x^4 - 110.76 x^3 + 930.7 x^2 - 2618.2 x + 3311.9$
	R <sup>2</sup> 0.5321

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

**Tabla 11. Tendencias de crecimiento del tráfico de automóviles**

Tipo de regresión		Autos
Lineal	Ecuación	$Y = 63.243 x + 766.63$
	R <sup>2</sup>	0.1301
Logarítmica	Ecuación	$Y = 321.71 \ln(x) + 640.27$
	R <sup>2</sup>	0.1756
Exponencial	Ecuación	$Y = 739.55 e^{0.056x}$
	R <sup>2</sup>	0.1763
Potencia	Ecuación	$Y = 671.85 x^{0.275}$
	R <sup>2</sup>	0.2216
Polinómica	Ecuación	$Y = 2.8429 x^4 - 75.037 x^3 + 642.33 x^2 - 1874.1 x + 2218.4$
	R <sup>2</sup>	0.4607

**Tabla 12. Tendencias de crecimiento del tráfico de buses**

Tipo de regresión		Buses
Lineal	Ecuación	$Y = 9.8593 x + 137.81$
	R <sup>2</sup>	0.1523
Logarítmica	Ecuación	$Y = 51.874 \ln(x) + 115.34$
	R <sup>2</sup>	0.2198
Exponencial	Ecuación	$Y = 130.95 e^{0.0549x}$
	R <sup>2</sup>	0.2125
Potencia	Ecuación	$Y = 118.1 x^{0.2751}$
	R <sup>2</sup>	0.2787
Polinómica	Ecuación	$Y = - 4.4707 x^2 + 62.942 x + 27.733$
	R <sup>2</sup>	0.3944

**Tabla 13 Tendencias de crecimiento del tráfico de camiones**

Tipo de regresión		<b>6.3.6.2.2 Camiones</b>
Lineal	Ecuación	$Y = 14.526 x + 529.96$
	R <sup>2</sup>	0.0632
Logarítmica	Ecuación	$Y = 104.19 \ln(x) + 452.11$
	R <sup>2</sup>	0.1695
Exponencial	Ecuación	$Y = 510.27 e^{0.0246x}$
	R <sup>2</sup>	0.0779
Potencia	Ecuación	$Y = 448.45 x^{0.1746}$
	R <sup>2</sup>	0.2054
Polinómica	Ecuación	$Y = - 14.616 x^2 + 186.1 x + 170.03$
	R <sup>2</sup>	0.5581

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

Donde: x : Año de proyección – 1987

y : Tránsito promedio diario, según tipo de vehículo

**Tabla 14 Proyecciones de tránsito 1999 – 2010 en el tramo Riogrande - Turbo**

Año	Total	Autos		Buses		Camiones	
		Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%
1999	2374	1448	61%	234	10%	692	29%
2000	2473	1532	62%	239	10%	702	28%
2001	2575	1620	63%	244	9%	711	28%
2002	2681	1713	64%	249	9%	720	27%
2003	2793	1812	65%	253	9%	728	26%
2004	2909	1916	66%	257	9%	735	25%
2005	3031	2026	67%	262	9%	743	25%
2006	3159	2143	68%	265	8%	750	24%
2007	3292	2267	69%	269	8%	757	23%
2008	3433	2397	70%	273	8%	763	22%
2009	3581	2535	71%	276	8%	769	21%
2010	3736	2681	72%	280	7%	775	21%
Tipo de regresión		Exponencial		Potencial		Potencial	
R <sup>2</sup>		0.1763		0.2787		0.2054	

## **7. AREA URBANA**

El casco urbano del municipio de Turbo está localizado en la parte centro-oriental del golfo de Urabá frente a la desembocadura del río Atrato y en el sector de línea litoral conocido como la Espiga de Turbo y Bahía del mismo nombre. En él habitan 42.452 personas<sup>24</sup> ( que representan el 38% de las 111.720 que habitan en todo el municipio ), y por ser la mayor centralidad en él convergen diferentes etnias y culturas (en orden de densidad: afrocolombianos nativos o llegados de Santa Marta , Cartagena y el Chocó -, sabaneros nativos o llegados de Córdoba, Sucre y Bolivar, como un segundo grupo significativo - y paisas nativos o llegados del occidente de Antioquia o el interior del país -)<sup>25</sup>, que en conjunto demuestran la importancia histórica de Turbo como polo de actividad no solo para la zona centro de Urabá sino para todo el litoral caribe colombiano (centros de actividad hacia el norte y el departamento del Chocó) .

Su perímetro urbano se encuentra definido según Acuerdo 016 del 24 de Mayo de 1986 del Concejo Municipal, aunque su trazado no se encuentra definido con precisión en ningún documento y, esta situación, para efectos del POT<sup>26</sup> ( previa concertación con oficina de planeación del municipio), llevó a asumir la inexistencia formal de ésta figura de control administrativo y definir que para el diagnóstico del casco urbano se tendría en cuenta la línea demarcada por el límite de morfología del área construida.

En cuanto a bondades y restricciones del territorio, dos grandes sectores característicos pueden distinguirse dentro del casco urbano con diferencias en calidad de suelos, condiciones ambientales e incluso en modos de apropiación e intervención antrópica de los diferentes grupos étnicos sobre el territorio y, sus diferentes prácticas de actividad económica.

Esta dotación físico – biótica determina la identidad acuática (fluvial – marino) de la localidad y terrestre (urbano), dando la condición de “habitante anfibio” a sus pobladores permitiéndoles desempeñarse en ambos entornos y retroalimentar la vida cotidiana de la cabecera. El fluvial -marino alimenta la condición de los pescadores apostados en los barrios costeros y de los pobladores migrantes que han hecho de esta cabecera el lugar para reproducir las pautas de asentamiento del Atrato en los caños que penetran hasta sus calles o, en las calles de barrio que le han robado al mar. Y el urbano aporta la dinámica comercial producto de su condición portuaria la cual dinamiza el sector comercial y los intercambios monetarios en los que aparecen otro tipo de comportamientos y relaciones alejadas de las tradicionalmente domésticas o del campo.

<sup>24</sup> Según población DANE / Junio de 1999

<sup>25</sup> No existen estudios que den cuenta de esta proporción. Algunas aproximaciones hablan de un 70 % de afrocolombianos y el restante porcentaje distribuido en los demás grupos sociales.

<sup>26</sup> Tomar densidades, áreas, etc para efectos de zonificación y similares

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

El área urbana se encuentra estructurada por los siguientes componentes naturales y antrópicos:

Los caños

Las vías principales ( de acceso y salida de la cabecera )

La línea de litoral costero

Se consideran estructurantes del territorio urbano por la definición de límites espaciales que pueden obtenerse luego de su caracterización:

**Los caños** hacen parte del sistema de drenaje del río Turbo y en la historia de este poblado han pasado de ser soporte funcional del asentamiento a convertirse en cloacas urbanas que recorren el municipio limitando naturalmente áreas de urbanización.

De este sistema natural de irrigación han desaparecido ya algunos brazos, por desecación o por urbanización y, otros, han aparecido por desvío de cauces para facilitar soluciones a represamientos o, para solucionar problemas de aguas servidas.

De este sistema hídrico estructurante de ciudad pueden destacarse:

**Caño Puerto Tranca:** demarca el límite morfológico de urbanización hacia el norte aguas abajo en dirección occidente. Ingresa al casco construido en el cruce de las vías que conducen a El Uno y al Aeropuerto tomando dirección sur y desemboca en el caño El Waffe señalando el límite entre una zona de mejores condiciones para urbanización (por condición de suelos y actual consolidación urbana), y la zona que aún presenta características de ecosistema de marismas (suelos bajos, cenagosos, vegetación silvestre y condiciones adversas para habitación).

En general no presenta ningún cuidado ambiental por parte de los habitantes, ni alguna acción administrativa de protección.

A partir del barrio Jesús Mora, recibe aguas servidas y algunos desechos sólidos que causan represamientos en temporada invernal, a parte de los normales represamientos en marea alta que se dan hacia la desembocadura.

**Caño Veranillo:** recorre la ciudad norte – sur y de oriente a occidente. Sobre la ribera de este caño se asentaron los primeros pobladores y desde entonces ha actuado como corredor urbano posibilitador de intercambio y significación y, como límite o barrera de expansión ( hoy en el sector oriental del municipio ).

Al igual que el caño Puerto Tranca recibe la descarga de las aguas negras de algunos barrios: Hoover Quintero, Monterrey I, Monterrey II, Gonzalo Mejía, San Martín, Juan XXIII, Veranillo y Baltazar, además de desechos sólidos de los mismos sin que ninguna acción administrativa se ejecute para su recuperación. Descarga en el antiguo cauce del Río Turbo y aún hoy al final de su recorrido, un corto tramo sirve para el tránsito de pequeñas embarcaciones de pescadores apostados en sus riberas.

**Caño El Waffe** resulta de la unión de los dos anteriores antes de la llegada a la Bahía de Turbo. Ha sido siempre el embarcadero de pasajeros y carga que integra a Turbo con los poblados locales, regionales y nacionales para los cuales actúa como centralidad. En él representa la ciudad su vocación de puerto.

Se ubica en el centro del casco urbano, al interior de la Bahía de Turbo y protegido de las corrientes marinas por la espiga del mismo nombre. Presenta un trabajo artificial de ensanchamiento de cauce y dragado, para facilitar la operación portuaria y cuenta con otros proyectos e intenciones particulares y oficiales que tienden a consolidarlo y fortalecerlo en su actual uso.

A pesar de su relevancia demuestra problemas ambientales y de afectación paisajística, entre otras cosas porque recibe las aguas contaminadas de los caños Puerto Tranca y Veranillo y porque no se ejerce ningún control sobre la disposición de desechos generados por las embarcaciones que llegan diariamente.

Dentro del mismo sistema del caño Waffe como estructurante de urbe, aparece el

**Parque Gonzalo Mejía**, que marca la centralidad mayor como espacio público y nodo de confluencia tanto de los residentes en Turbo como de los usuarios del embarcadero, que actúan como habitantes temporales del municipio. Su centralidad se evidencia en la concentración de servicios comerciales, sociales, administrativos, técnicos e institucionales en sus alrededores, y, su área de influencia define una unidad espacial de funcionamiento urbano de compromiso local y subregional ( como puede interpretarse del mapa de unidades espaciales de funcionamiento regional: relación Turbo – poblados de Riosucio, Unguía y Acaandí en el departamento del Chocó ).

**Las vías de acceso y salida de la cabecera** actúan también como estructurantes de desarrollo urbano originando asentamientos de nuevos barrios inicialmente y concentración de servicios y actividad durante el proceso de consolidación de los mismos.

A diferencia de lo que ocurre en los demás municipios de la región centro de Urabá, el trazado de la vía Troncal no atraviesa la cabecera de Turbo y por esto no es la calle 100 ( según nomenclatura ) la que funciona como eje de estructurante. El acceso a Turbo se hace por una variante del trazado original de la vía al mar ( el desvío se hace en el corregimiento de El Tres y el trazado original continúa hacia en corregimiento de El Dos ). Esta variante llega a la cabecera desde Apartadó por la calle 104 y continúa hacia Necoclí por la carrera 14 definiendo en el cruce de ambas otro punto de referencia que actúa como foco de actividad e intercambio: el tancón.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> El Tancón es el tanque elevado que maneja el servicio de acueducto municipal, para almacenamiento y facilidad de distribución del líquido. Dentro del perfil de ciudad se distingue como la infraestructura de mayor altura y esto fortalece aún más su papel como referente urbano.

Estas vías recorren de oriente a occidente los barrios Monterrey, Gonzalo Mejía, Jesús Mora, Veranillo, Baltazar ( carrera 104 / salida a Apartadó ) marcando el límite entre éstos y, de sur a norte los barrios Jesús Mora, Buenos Aires, Manuela Beltrán (calle 14 / salida a Necoclí ) marcando también el límite entre éstos y describiendo corredores de actividad y oferta de servicios comerciales, sociales , técnicos e institucionales que funcionan como extensiones de la actividad desarrollada en el centro y hacia los cuales pueden apreciarse en términos generales los mayores grados de consolidación del casco urbano. ( ver mapa usos suelo urbano )

**La línea litoral** es también estructurante de la urbanización del municipio toda vez que Turbo es un asentamiento costero con vocación portuaria que se ha desarrollado de forma natural en sentido norte – sur sobre el costado oriental de la bahía<sup>28</sup>, y, la parte occidental de su territorio se ha urbanizado sobre la Espiga de Turbo siguiendo la línea occidental de la playa.

Esta condición natural de asentamiento no es compatible con las condiciones técnicas de los suelos que ocupan, por tratarse de suelos de amenaza, áreas de retiros o ecosistemas frágiles de conveniente protección, sin embargo hacia allí se concentra gran parte de la población, infraestructura, actividad y conflictos urbanos y ambientales del municipio (de éstos se habla luego ).

Dentro de ésta línea estructurante se ha desarrollado la infraestructura portuaria generadora de actividad e intercambio local, regional y nacional entre la que se destaca: El muelle de cabotaje y pasajeros, el embarcadero aduanero, El Apostadero Naval y muelle guarda costas y, algunos embarcaderos de actividad particular.

## **7.1 Usos del suelo en el área urbana**

Otro de los elementos que se considera estructurante dentro de un trabajo de planificación del municipio de Turbo, es el conocimiento de los actuales usos del suelo.

El municipio no posee Estatuto de Usos del Suelo aprobado por el honorable concejo<sup>29</sup>, y ante esta situación la oficina de Planeación utiliza la información y cartografía resultante del trabajo “**Evaluación de Amenazas Geológicas en el Área Urbana del Municipio de Turbo**”, elaborado por Ingeominas en 1996, ( y el plan regulador del municipio elaborado para el trienio 89 – 92 ), para establecer criterios de restricción o aprobación a la hora de

---

<sup>28</sup> Tendencia de crecimiento que se impulsará aún más con el posible desarrollo de infraestructura portuaria al sur de la cabecera

<sup>29</sup> En 1995-96, se contrató un trabajo que arrojó como resultado una definición de usos del suelo en el casco urbano, que no fue aprobado por el Concejo Municipal

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

otorgar licencias de construcción o documentos similares que competen a dicha dependencia<sup>30</sup>.

De acuerdo a la información obtenida en trabajo de campo, los usos del suelo se pueden diferenciar en función de las actividades que la comunidad realiza en la cabecera del municipio:

Residencial.  
Comercial  
Espacio Público  
a) De Servicios

En el casco urbano del municipio de Turbo, predomina el uso residencial, representado en **la vivienda**, la cual es uno de los elementos del espacio urbano de mayor significación e importancia, pues constitucionalmente es considerada como una necesidad humana básica que conjuga elementos antropológicos, culturales, sociales y de identidad con un territorio. (ver mapa usos actuales del suelo urbano)

En este sentido la vivienda se convierte también en estructurante del desarrollo urbano en el municipio de Turbo, ya que determina la magnitud de los diversos problemas de calidad y ocupación en la conformación y consolidación de los asentamientos humanos en el área urbana.

Según el censo de 1993 de las 7196 viviendas existentes en el municipio de Turbo un 39.1% presenta características inadecuadas, 27.31% carece de servicios públicos y el 16.7% está en hacinamiento crítico<sup>31</sup>. La comparación con el resto del Municipio arroja lo siguiente:

**Tabla 15 Déficit en vivienda para el municipio de Turbo**

CONDICIONES	Cabecera	Resto
Viviendas con características inadecuadas	16.1%	55.8%
Viviendas sin servicios públicos	32.1%	23.9%
Viviendas con hacinamiento crítico	9.8%	21.7%

Para el déficit cuantitativo del uso de vivienda en la cabecera se tiene en cuenta la disposición nacional que al respecto indica un área habitacional mínima (área de vivienda)

<sup>30</sup> En dicho estudio se entregó una zonificación de las áreas de riesgo y la distribución de usos potenciales en el casco urbano. Tampoco cuenta con la aprobación del Concejo Municipal.

<sup>31</sup> Las tablas para establecer el hacinamiento hablan de 4 personas por vivienda, para el caso Turbo se toma como normal que convivan 5 personas por familia y a partir de éste número se considera la condición de hacinamiento. Para el mediano plazo de ejecución del plan se tomará el número convencional de 4 personas para establecer el nuevo déficit

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

del orden de 10 m<sup>2</sup> por persona, lo que implica para el grupo familiar típico de seis (6) personas, un área de vivienda del orden de 60 m<sup>2</sup> como mínimo.

En el caso Turbo las densidades principales de posible ocupación del suelo en la cabecera varían por sectores:

**Tabla 16. Densidades por sectores en el Municipio**

Sector	N° de predios por manzana
La Playa	50
El centro	35
Resto	24

Fuente: Catastro Municipal 1999

La dimensión típica del predio urbano es 10 mt X 20 mt. Con un 80 % promedio de área del predio construida. Esto en metros cuadrados representa una condición favorable para la obtención de calidad de vida relativa en los espacios construidos.

Para los 42.452 habitantes de la cabecera, en relación de 6 personas por familia las 7.196 viviendas existentes no representan déficit cuantitativo.

El déficit se nota entonces cualitativo en relación a la desproporción de densidades y loteo atípico que generan los asentamientos generados por invasiones, que no aparecen en los registros estadísticos de la administración a pesar de que en Turbo representan aproximadamente el 28% del suelo ocupado.

En términos de estructuración de desarrollo urbano, en Turbo el conflicto de vivienda inicialmente debe ocuparse del porcentaje citado con cuyo registro las actuales cifras de hacinamiento y necesidades básicas insatisfechas aumentarían.

Relacionado y complementario al uso residencial predominante se menciona la ocupación del suelo con **usos de interés comunitario** como nodos estructurantes de la dinámica urbana:

### **7.1.1 Educación**

En la cabecera urbana del municipio de Turbo se ubican 48 de los 205 establecimientos para básica primaria, básica secundaria y media vocacional (31 oficiales y 17 privados, de los 180 oficiales y 25 privados existentes en todo el municipio. El promedio de alumnos por docente en el sector oficial urbano es de 22 para primaria y bachillerato y de 15 alumnos en el sector privado.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

El analfabetismo para todo el municipio llega al 18%, cifra que dobla la tasa promedio departamental del 8%. De los 5 municipios del eje bananero es el segundo con la mayor tasa de analfabetismo después de Mutatá.

En el ámbito de educación superior hay presencia de universidades ( con sede en el local de la Universidad de Antioquia y en la Fundación Universitaria de Urabá), con programas tecnológicos en pregrado y postgrado en donde se percibe el vacío académico en áreas de matemáticas, ciencias naturales, química e idiomas extranjeros. El principal problema que se plantea a este nivel es la descontextualización y poca pertinencia curricular de los programas académicos ofrecidos.

### **7.1.2 Salud**

El municipio de Turbo cuenta con un hospital de segundo nivel que no funciona como tal porque carece de recurso humano capacitado y de la tecnología y dotación necesarias para dicho nivel. Tiene también una clínica, un centro de salud (en el barrio Obrero).

### **7.1.3 Espacio público**

El espacio público y disposición de áreas libres, considerado también como estructurador del suelo urbano presenta en Turbo déficit cuantitativo y cualitativo que, se incrementa aún más si se tienen en cuenta las disposiciones reglamentarias de la ley 388 que consideran 15 mt<sup>2</sup> por cada habitante. Siguiendo éstos parámetros los habitantes del casco urbano de Turbo están demandando 63.7 HA para uso público y de ésta cifra sólo alcanza a cubrir, haciendo la suma de parques y zonas verdes y recreativas – lo que reconoce la ley como espacio público -, 13 HA (si se incluyen dentro del espacio público, las áreas de la playa del casco urbano). La proporción arroja como resultado 3 m<sup>2</sup> de espacio público por cada habitante de la cabecera. La proporción se muestra más crítica por la invasión y deterioro del existente, especialmente hacia la zona del centro y los corredores de actividad urbana.

En este sentido el trabajo de alivio de déficit de espacio público se torna conflictivo si pretende darse una solución total en el tiempo de duración del plan. No obstante, conscientes de la dimensión del problema, deben diseñarse programas de recuperación del existente y de adecuación de lugares significativos para vincularlos a la propuesta pública del casco urbano y con ésta acción iniciar un trabajo encaminado a recuperar no solo el espacio sino la visión de espacio público como estructurador del suelo urbano.

### **7.1.4 Infraestructura de servicios públicos.**

Su problemática no es diferente a la de los demás municipios urabaenses de la zona central pero sí las mas crítica en saneamiento básico dados los altos niveles de contaminación en combinación con el mayor número de pobladores de la región. Carece en general de

infraestructura física y de extensión de redes de alcantarillado y acueducto tanto a escala urbana como rural. En la cabecera se agrava la situación por la constante llegada de población rural.

La clasificación económica que realizó el Sisben en Turbo presentó dificultades por la omisión parcial de información lo que generó una mala clasificación de algunos estratos y la exclusión de los beneficios a muchos pobladores pobres como en el caso de los servicios públicos.

### **7.1.5 Acueducto**

Después de Chigorodó, Turbo es el que menor cubrimiento tiene en acueducto con un 53.4%. En el sector urbano cubre el 79.4% con aguas no potables, escasas y de cortes frecuentes. En el sector rural cubre el 37.9% con aguas de mala calidad y sin un tratamiento adecuado.

### **7.1.6 Alcantarillado**

Respecto a los otros municipios de la zona central Turbo presenta el menor cubrimiento. El alcantarillado es una obra en curso con la que se espera una cobertura residencial del 55%, equivalente a unos 4.000 usuarios. Al momento el total de cobertura está en 20.6%; la cabecera tiene el 45% de cobertura y el resto sólo llega al 5.9%.

### **7.1.7 Energía**

Cubre el 70.8% de viviendas en el ámbito municipal, 88% a nivel urbano y 59% a nivel rural. Aún quedan muchas veredas sin servicio. La interconexión se tiene desde Cerro Matoso y se distribuye desde la planta del corregimiento el Tres, con calidad y continuidad buena, reconociendo que en algunos sectores se presentan deficiencias debido al contrabando de energía.

## **7.2 Zonificación diagnóstica**

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE ha dividido el territorio de la cabecera municipal en 27 sectores, 27 secciones, 368 manzanas, un total de 1.431 predios y 7.196 viviendas que se agrupan en 23 barrios.

Los barrios del casco urbano pueden agruparse según riesgo potencial, formas de Ocupación, su atención con servicios básicos y equipamientos colectivos, de espacio público y su conformación de barrio e incluso dinámicas de población en 8 zonas (ver plano)

Zona Central  
Zona nor-occidental  
Zona-nororiental.  
Zona centro-occidental (o de la bahía)  
Zona sur-oriental  
Zona Centro-oriental  
Zona suroccidental (o del puerto)  
Zona de La Playa.

### **7.2.1 Zona Central.**

Está delimitada por el tramo sur del Caño Veranillo y El Waffe (calle 100), cerrando con la carrera 10 y la calle 104 (carretera Troncal) hasta encontrar nuevamente el caño en la carrera 22. Comprende los barrios Centro, Baltazar y sectores de Veranillo, Gaitán y Buenos Aires. ( ver mapa identificación zonas de actuación )

Presenta áreas de relleno tecnificado hacia la Plaza de Mercado, áreas de relleno con restricciones para la construcción en los barrios Centro, Baltazar y Veranillo y, áreas de amenaza altamente inundables por proximidad a los caños que afecta lotes de Veranillo, Baltazar y Centro, próximos al Caño Veranillo y lotes del barrio Buenos Aires, próximos al caño Puerto Tranca.( ver mapa amenazas )

Representa el sector más antiguo del casco urbano. Es el centro de la ciudad y en él confluye gran cantidad de población flotante sin distinción o predominio de alguna etnia en particular.

Las edificaciones son en promedio de 2 plantas construidas con materiales resistentes, estructura de hormigón, cerramientos en bloque o ladrillo, cubierta con asbesto o teja de barro y algunas presentan losa; sin embargo aún se observan casas de madera, con pisos de tierra y cubierta en zinc.

El lote típico es de 10mt x 20mt sin presentar mayores divisiones lo que entrega espacios amplios para la habitación.

Constituye la zona más costosa de todo el municipio. (ver cuadro y plano de estratificación según Catastro Departamental).

La principal problemática de la zona tiene que ver con la ilegalidad de las construcciones, incluso en edificios institucionales, y la ocupación inadecuada del área de retiro (15 m) de los márgenes del Caño Puerto Tranca y Veranillo.

El uso predominante de la zona es el comercio y los servicios lo cual ha generado a falta de espacios para el disfrute público, que los antejardines de las vías y sobre todo las esquinas y cruces se conviertan en nodos de confluencia. En particular en los corredores de las calles 101, 102 y 104, las carreras 13 y 14 y la vía que bordea el Caño Veranillo (calle 100), conformando un sistema de red peatonal que confluye en el Parque Gonzalo Mejía y el embarcadero El Waffe.

La disposición de redes de servicio público referente a energía y telefonía es la mejor de todo el casco urbano; las redes de acueducto también atienden toda la zona – excepto el barrio Veranillo -, aunque su servicio es deficiente. El alcantarillado presenta cobertura total en esta zona pero definitivamente no cumple con la demanda ( por falta de conexiones domiciliarias ), siendo los caños la última opción de los habitantes (ver cuadro servicios públicos). El servicio de recolección de residuos, muestra un comportamiento similar.

La zona central concentra gran parte de la estructura comunal de la ciudad: sede de la Fundación Universitaria de Urabá y otros centros educativos de primaria y secundaria, centros administrativos e institucionales, centros comerciales, “terminales” de transporte terrestre y marítimo-fluvial, centros de cultura, edificios de hospedaje, plaza de mercado, sitios de diversión y el sistema de espacio público: parque principal Gonzalo Mejía y embarcadero del Waffe, que puede ser considerado como un sitio de recuperación urbanística, por su significación y aporte paisajístico.

La zona central presenta relación directa con las dos vías troncales que ingresan al casco urbano, la calle 104 que viene de Apartadó y la calle 14 que viene de Necoclí, estas vías tienen recubrimiento de asfalto, y hacia la parte central, recubrimiento de concreto. Se encuentran en buen estado en proporción al alto flujo de tránsito que soportan.

Las calles 99, 100, 101, 102, y 103 y las carreras 13, 15 y 16, en la zona central están recubiertas en concreto y no se encuentran en buen estado, el recubrimiento se pierde por completo hacia los sectores Veranillo, Baltazar, Gaitán y Buenos Aires (en el sentido de las calles) y Buenos Aires, Jesús Mora, San Martín, Las Delicias y Obrero (en el sentido de las carreras).

### **7.2.2 Zona Nor-occidental.**

Corresponde a la zona delimitada por la calle 104, siguiendo por la carrera 10, calle 109 A, carrera 7, el límite de morfología del casco urbano hacia la vía de la playa ( calle 115 ) y luego al sur por la carrera 14 ( salida a Necoclí ) hasta encontrar nuevamente la calle 104. La conforman los barrios El Progreso, Santa fé, Manuela Beltrán y Buenos Aires. ( ver mapa identificación zonas de actuación )

Presenta suelos altamente inundables en cercanías al caño Puerto Tranca, barrio Buenos Aires y sectores del Manuela Beltrán, presenta también un área moderadamente inundable que contiene los barrios Buenos Aires y Manuela Beltrán y, una última zona considerada de relleno con restricciones para la construcción, que contiene los barrios Santa fé y El Progreso. Y en general todo esta zona se encuentra sobre suelos de potencial licuación. (ver mapa amenazas).

Es una zona consolidada generada a partir de procesos de invasión paulatina por personas llegadas de varios sitios de la región o el país, lo cual no permite distinguir un grupo social

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

dominante en la zona. Los hogares son de escasos recursos económicos y por ello se presenta como un sector marginal ubicado sobre el sector occidental de la salida a Necoclí.

El estrato socioeconómico predominante es 2, las edificaciones están construidas principalmente de madera, zinc y los pisos son de cemento y color mineral y ocasionalmente de tierra. En promedio las construcciones son de un piso y ocupan el 50% del lote (10mt x 20mt aproximadamente) y en menor porcentaje existen construcciones hasta de dos niveles, construidas con bloques de cemento y cubierta de asbesto cemento: pertenecen al estrato 3.

Los predios son ilegales pero el tiempo de ocupación y la forma de tenencia lo hacen apropiado para el estudio de programas de legalización masiva y mejoramiento integral, particularmente en el barrio Buenos Aires. El equipamiento colectivo, es decir el conjunto de servicios e instalaciones físicas, necesarias para el buen funcionamiento de las actividades en beneficio de la población en la zona, ineficiente o inexistente.

La cobertura e instalación de redes de energía y telefonía en esta zona puede considerarse buena, y en cuanto al agua, los habitantes del barrio Santafé han llevado de cuenta propia las redes hasta sus predios.

En cuanto al alcantarillado debe anotarse que es inexistente y los habitantes han intentado generar un sistema de caños abiertos, construidos con tubería o canalones de concreto en ocasiones entregados por el municipio, en el que vierten las aguas servidas hacia la zona de la bahía. La mayor parte de las basuras se utilizan para rellenos de nuevas vías que se están conformando, en particular hacia la parte “trasera”, considerada zona de inundación del barrio Santafé.

El eje estructurante de la zona nor-occidental es la calle 115 (vía a la Playa) vía al aeropuerto, en la actualidad considerada en relativo estado de rodamiento, debido a la falta de mantenimiento. Los pocos equipamientos comunales se vuelcan hacia la carrera 14 (salida a Necoclí) en los barrios Buenos Aires y Manuela Beltrán.

Las vías poseen una sección adecuada, aunque es necesario definir los andenes, posibles zonas verdes y antejardines. El amoblamiento urbano es insuficiente.

### **7.2.3 Zona Nor-oriental.**

Está delimitada por la Carrera 14 (vía a Necoclí) y la Calle 104 (vía a Apartadó), partiendo desde su cruce en el sitio conocido como El Tancón (tanque del acueducto municipal), continuando por la carrera 14 hasta encontrar el caño Puerto Tranca y siguiendo el límite oriental de morfología urbana hasta encontrar el trazado de la salida a Apartadó y, seguir por ésta hasta el Tancón. Incluye los barrios Jesús Mora, Gonzalo Mejía, Monterrey I y II,

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

Julia Orozco, Hoover Quintero y Arquidiócesis de Manizales. ( ver mapa identificación zonas de actuación).

En general delimita un área con suelos de relleno que incluyen también un área adyacente al oriente, identificada como zona de potencial expansión por poseer los suelos más aptos para construcción cercanos al área urbana. ( ver mapa amenazas).

Las principales formas de ocupación especialmente en el barrio Jesús Mora han seguido el esquema de loteos piratas, autoconstrucción, consolidación de barrios que con el paso del tiempo han colocado a este barrio como el de relativa mejor calidad de vida en el casco urbano. Se constituye en el barrio más extenso del casco urbano, su superficie representa aproximadamente el 50 % de la Zona Nor-oriental. Un proceso similar al descrito, se verifica en el barrio Gonzalo Mejía, aunque la forma de ocupación no fue pirata sino que obedeció a un programa estatal del Instituto de Crédito Territorial (hoy INURBE).

Los barrios Monterrey I y II, fueron construidos por empresas bananeras como barrios obreros, en ellos se concentra la población con “mejores recursos”; son los sectores más tranquilos de la ciudad y están habitados por familias que proceden y/o guardan estrecha relación con el interior del país. Presenta viviendas construidas con materiales resistentes y en ocasiones con estructuras sismoresistentes, algunas poseen cubiertas en losa de hormigón sobre las que se construye de manera incipiente un segundo nivel. Los lotes promedio son de 10 x 20m, no presentan subdivisiones lo que entrega espacios confortables al interior de las viviendas. Predomina el estrato dos y algunos ejemplos atípicos de estrato tres hacia el corredor de la calle 104 ( salida a Apartadó ) que se muestra como el mejor consolidado.

Los barrios Julia Orozco, Hoover Quintero y Manizales se encuentran en etapa de consolidación (sustitución o mejoramiento de materiales y espacios de la vivienda), como continuación a una etapa de ocupación subnormal. En éstos predomina el estrato uno y su modalidad urbanística presenta características semirurales ( las viviendas ocupan sólo una porción del lote y el espacio del huerto y el solar para la tenencia de animales no han sucumbido ante la presión de las dinámicas urbanas ). Esta descripción recoge también las viviendas del sector Jesús Mora ubicadas hacia la Carrera 14 (vía a Necoclí), en las cuales es además visible el deterioro ambiental, por efecto de la vía a y a la directa influencia de los barrios Manuela Beltrán y Buenos Aires, de la Zona Nor-occidental. Hoover Quintero y Julia Orozco son sectores habitados con población sabanera y cordovesa ( en mayor proporción ).

El sector Manizales es resultado reciente del asentamiento de familias desplazadas del corregimiento de Pueblo Bello, auspiciado por la Arquidiócesis de Manizales. En él se construyen 110 soluciones de vivienda de aproximadamente 65m<sup>2</sup>, con fachada de material resistente y terminación de la vivienda en madera y material de reciclaje

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

Consecuente con lo anterior es el estado legal de la tenencia de predios e inmuebles. Solamente el sector Gonzalo Mejía, Monterrey I y Monterrey II, muestran legalidad, por tratarse de asentamientos normales resultantes de programas oficiales o privados de vivienda. En el barrio Jesús Mora, el proceso de legalización avanza a la velocidad que la voluntad de los habitantes disponga, se encuentra legalizado aproximadamente el 60% del barrio. El resto de los barrios poseen títulos colectivos del terreno, del cual los moradores tienen documento de compraventa de las parcelas, pero muy pocos poseen escritura pública individual. Allí la legalidad de los inmuebles no es objeto de tratamiento alguno.

Puede considerarse a la Zona Nor-oriental como el área residencial con la mejor calidad de vida relativa en el casco urbano, con la mayor concentración de habitantes, aunque los equipamientos colectivos no corresponden a esa condición. Los barrios Jesús Mora, Gonzalo Mejía y Monterrey I y II muestran el carácter de barrios dormitorios y la dotación de áreas verdes recreativas y espacio público presentan una marcada deficiencia. En éste sentido el local de la Universidad de Antioquia ( ubicado en esta zona ), sirve como espacio público restringido que alivia en parte el déficit existente.

En la zona de nuevos asentamientos, a pesar de tratarse de invasiones con lotes pirata y otras anomalías, se han previsto espacios amplios para conformar centros de barrio, áreas de confluencia con equipamiento colectivo, tales como: escuela, un templo y zonas verdes en las que eventualmente aparece un improvisado campo de fútbol. La calle se constituye en el espacio público complementario a los centros de barrio.

En cuanto a servicios públicos presentan buena cobertura de acueducto, energía y telefonía, los barrios Jesús Mora, Gonzalo Mejía y Monterrey I, el alcantarillado en estos sectores funciona en forma aceptable ( para Monterrey II la cobertura de alcantarillado existe pero las redes son deficientes ).

En los sectores restantes no existe distribución oficial de redes de acueducto, por lo tanto existe como una opción el fraude, interceptando la tubería instalada desde la planta de tratamiento hasta el tanque de distribución de agua y extendiéndola hasta la residencia, otra posibilidad de lograr el abastecimiento es mediante la perforación de pozos comunales o individuales.

El alcantarillado en estos sectores, utiliza la solución de canalones, cubiertos o no, que desaguan de manera deficiente en el Caño Puerto Tranca. El barrio Gonzalo Mejía posee un alcantarillado comunal que descarga al caño de la carrera 22.

En los barrios Jesús Mora, Gonzalo Mejía y Monterrey I, el uso de tanques de recolección de agua de lluvia, suple el abastecimiento durante los días en que falta el líquido.

Las vías presentan secciones relativamente amplias sin ningún recubrimiento sólo afirmado o relleno en las más recientes (en estas últimas los canalones del alcantarillado cobran protagonismo). Con excepción de la Carrera 14 ( salida a Necoclí ) y la Calle 104 (

salida a Apartadó ) que presentan recubrimiento por su protagonismo urbano como corredor de actividad múltiple. Otras vías importantes por su actividad doméstica son: la calles 111 y 115 y, las carreras 15, 18, 21, 22 y 25.

#### **7.2.4 Zona Centro-occidental (o de la Bahía).**

Comprende los terrenos próximos a la Bahía de Turbo afectados por las franjas de moderada y alta inundación y por la definición de suelos de potencial licuación. ( ver mapa amenazas ). El límite coincide aproximadamente con el trazado de la avenida Germán Lopera ( calle 101 ) sobre la ensenada de El Yoyo, girando al norte por la carrera 2, luego por la calle 109 A, a la carrera 10 hasta el caño de El Waffe ( calle 100), y por la carrera 13 hasta la línea de costa en el embarcadero del barrio Obrero, de allí cierra con el sector de partida. En esta área incluye los barrios de vieja invasión El Obrero y Gaitán y sectores de nuevos asentamientos conocidos como los barrios de Pescadores 1 y 2, el sector Tablitas (Lleras) y Las Malvinas, cuya ocupación se encuentra en proceso. (ver mapa identificación zonas de actuación).

Esta zona está ocupada básicamente por comunidades afrocolombianas llegadas del Chocó, o sus descendientes y existen además algunos sectores de cordoveces, sabaneros y paisas, dedicados todos principalmente a la pesca. Las viviendas son palafíticas sobre pilotes de manglar, poseen cerramientos y pisos de madera y cubierta de zinc. Esto ocasiona una particular lectura del proceso urbanístico, puesto que se trata de una invasión, no de un lote o un predio susceptible de registrarse como tal, sino de la Bahía de Turbo, en su espejo de agua y área de manglares, la que después de ser ocupada inicia un proceso de “desecado” en el cual los pobladores rellenan con desechos y tierra los espacios de la invasión destinados para vías, hasta que las condiciones de firmeza y nivel de relleno les permite reemplazar la sucesión de puentecillos de madera que sirven de área de circulación pública y de acceso a las viviendas; Los rellenos también existen hacia el interior de las viviendas, aunque las más antiguas, poseen pisos de tierra.

Este sector no está reconocido por catastro por lo tanto no pertenece a ningún nivel de estratificación. El sector Pescadores posee actualmente 250 viviendas aproximadamente, 420 familias con un promedio de seis personas por familia y en el sector de Tablitas (Barrio El Obrero) las viviendas son aproximadamente 120 con igual promedio de habitantes por vivienda que en los Pescadores; estos sectores están aún en proceso de ocupación.

Como caso atípico se incluye en esta zona el sector de Muelle Nuevo, que fue relleno técnicamente para ganar terrenos que soportaron la infraestructura de bodegaje del sistema aduanero. Este sector se incluye con el ánimo de evaluar en la alternativa de integración del mismo a la malla urbana de suelos que fueron clasificados originalmente como de alto riesgo, pero debido a acciones antrópicas se ha mejorado dicha afectación.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

En la actualidad el sector de Los Pescadores y Tablitas en el barrio Obrero, son conjuntos urbanísticos de alto valor paisajístico, que hacen parte del patrimonio cultural de Turbo y representan un original aporte a las formas de construcción salvando precarias condiciones de adecuación al medio. Hacen parte del sector, el puente peatonal construido sobre la Bahía, para dar continuidad a la calle 101( Avenida Germán Lopera ) uniendo el sector de La Playa con el barrio Gaitán y con el Waffe.

Paradójicamente a su concepción de asentamiento subnormal, de alto riesgo de inundación y con problemas ambientales, este sector presenta uno de los mayores grados de organización comunitaria, de sentido de pertenencia y arraigo, que se demuestra en la significación de sitios de encuentro, puntos de confluencia, lugares de foro, rumba y tertulia todos llenos de la historia de conformación del barrio. Es uno de los sectores más poblados que presenta índice de hacinamiento y total carencia de equipamientos colectivos ( sólo existe un puesto de salud hacia el sector del barrio Obrero), y de espacios recreativos, de comercio diario, aunque se constituyen en el más importante nodo de confluencia pública de la zona.

Las vías que se distinguen como estructurantes, hacia las cuales se vuelca la mayor actividad de la Zona Centro-occidental son la Carrera 13, que marca el límite con los barrios San Martín y El Obrero y se constituye en la vía más consolidada e integrada a la malla urbana. La Calle 98ª, ingreso desde la Carrera 13 al barrio Obrero, y al sector Tablitas (Lleras), en su recorrido se puede observar el proceso de compactación de la vía, existen tramos firmes con buena resistencia al tráfico vehicular, a medida que se ingresa al barrio son visibles los tramos con relleno y con la presencia de basuras, hasta finalizar en los “puentecillos” sobre la Bahía. Otra vía importante es la Calle 101 (Avenida Germán Lopera) que corre desde el barrio Gaitán (Plaza de Mercado) hasta Los Pescadores II, de manera peatonal la prolongación de la vía une en centro de Turbo con el sector turístico de La Playa. La Carrera 10, comunica la plaza de mercado con el barrio Santafé, a lo largo de la cual, se asienta el caserío Los Pescadores I, separado del sector Santafé por la Calle 109. Estas últimas, son vías sin recubrimiento y con muy bajas condiciones de saneamiento.

La prestación de los servicios en la zona es precaria debido a que no existen redes de acueducto y alcantarillado, los desechos y las basuras tienen como destino la Bahía de Turbo ( léase los lotes o espacios entre viviendas que permanecen inundados por falta de relleno ).

El abastecimiento de agua se hace mediante “fuentes” construidas por la comunidad en colaboración con la administración. Se extienden tuberías desde la red principal de los barrios contiguos, hasta puntos estratégicos en donde se construye un “pozo” o cilindro de concreto (en ocasiones dentro de la Bahía) que protege el grifo instalado en la tubería. Las condiciones técnicas del “pozo” y la toma del líquido por parte de la comunidad, no representan ninguna garantía de salubridad, por tanto la calidad del líquido es lamentable. Ante estas circunstancias, la otra opción es la recolección de agua de lluvia.

Existen conexiones de energía eléctrica con red domiciliaria casi para el 100% de las viviendas a pesar de la subnormalidad de estos asentamientos (buscando prevenir alguna modalidad de fraude que pueda resultar peligrosa). Existen incluso líneas telefónicas en las viviendas que la solicitan y están tendidas las redes para la cobertura total de la zona.

### **7.2.5 Zona Centro Oriental.**

Corresponde a terrenos delimitados por el caño Veranillo y la carretera a Apartadó el límite de construcción y ocupación del barrio Pablo VI, la calle 97 A, la carrera 18, la calle 99 hasta encontrar nuevamente el caño veranillo. Comprende los barrios Las Delicias, Juan XXIII y Pablo VI. 8 ( ver mapa identificación zonas de actuación)

Según el mapa de amenazas, los terrenos próximos al caño Veranillo son considerados altamente inundables y por tanto de riesgo, el resto de la zona como de relleno con condiciones aceptables para construir que incluso identifican un sector de potencial expansión hacia el oriente de la zona. ( ver mapa amenazas )

Un sector de la zona se encuentra ocupado, y la mayor parte de ella está dispuesta como área de expansión. Paradójicamente parte del sector ocupado se encuentra en zona de riesgo, barrios Veranillo, Juan XXIII y Las Delicias. Esta zona combina los usos residencial, institucional y deportivo que en conjunto ofrecen particularidades urbanísticas y de flujos de circulación que lo distinguen de otras zonas residenciales que la rodean.

El sector es de ocupación relativamente reciente, todavía presenta grandes lotes o fincas (terrenos privados baldíos) que se ven como parches en la malla urbana y aportan una atmósfera agreste por la falta de intervención y mantenimiento.

Algunos de estos predios son de propiedad del Municipio y en la actualidad se encuentran invadidos. En ellos se proyecta la construcción de parques, zonas verdes deportivas, oficinas de apoyo institucional, sedes educativas y soluciones de vivienda para trabajadores oficiales, lo que enfatizará el actual carácter de la zona<sup>32</sup>. ( Esta zona se ha visto apropiada para el desarrollo de la Terminal de Transporte Terrestre para el Municipio).

La densidad de la población permanente es relativamente baja, su procedencia es muy variada, aunque durante los dos últimos años es visible la presencia de pobladores movilizados desde el Bajo Atrato, localizados en el coliseo cubierto improvisado como albergue transitorio.

La estratificación socioeconómica para la zona residencial en la cual se observa una baja densidad poblacional es dos. Predominan las viviendas de madera, techo de zinc, algunas tienen piso de tierra especialmente en las cercanías del caño Veranillo. Los predios más

---

<sup>32</sup> Ninguno de estos proyectos tiene estudios de prefactibilidad o diseños aprobados y tampoco presupuestos asignados.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

cercanos a la unidad deportiva presentan viviendas construidas en bloque, o ladrillo con cubierta de asbesto y algunos con losa de hormigón e incluso construcción en segundo nivel.

En todas las tipologías de viviendas se observan lotes con buenas dimensiones, normalmente de 10 m x 20 m, con excepción del sector próximo al Caño Veranillo, en los cuales aparecen subdivisiones que se traducen en hacinamiento de algunos sectores.

La zona centro-oriental se encuentra en proceso de consolidación y en él empieza a definir su vocación dentro de la urbe por la presencia de equipamientos representativos de carácter comunal y municipal tales como unidad deportiva, grandes instituciones educativas, oficinas institucionales y hospital ( y otros similares en proyecto ). Las construcciones en mención, institucionales, educativas y deportivas, presentan materiales definitivos, condiciones de sismoresistencia y en general presentan regular estado de conservación.

Las calles cobran valor como espacio público, no existen áreas recreativas alternas a la unidad deportiva, aunque la demanda actual no desborda la infraestructura existente. La zona presenta grandes áreas libres baldías, pero en el proceso de ocupación tienden a desaparecer, esto puede traducirse en déficit de áreas libres y recreativas hacia el futuro, si no se crea una normatización adecuada.

La unidad deportiva se destaca como el más importante nodo de confluencia social de la zona ( exaltada incluso como bien patrimonial por la tradición deportiva del municipio ). Otros centros de actividad y de servicios, son los centros educativos, especialmente el IDEM de Turbo, y el Hospital Francisco Valderrama.

Los flujos de circulación adquieren especial significación en esta zona pues representa población flotante con presencia en algunos días de la semana y a diversas horas del día. Los recorridos se realizan principalmente por la Carrera 19 ( Av. De los Estudiantes) y la Calle 100, aunque su estado de conservación no corresponde con la significación adquirida ( posee afirmado y un recubrimiento sin mantenimiento, afectado durante el invierno por inundaciones). Además son vías que en una margen presentan construcciones y en la otra limitan un predio baldío o extensos muros de la unidad deportiva, sin tratamiento paisajístico o amoblamiento alguno.

En lo referente a los servicios públicos tales como, energía y telefonía la zona se encuentra atendida con buena cobertura. Contrario a esto el alcantarillado es atendido por el Caño Veranillo y sólo la parte institucional, hospital, centros educativos y la unidad deportiva se encuentran abastecidos por el sistema de alcantarillado del municipio.

### **7.2.6 Zona Sur Oriental.**

Está limitada hacia el occidente, por la Carrera 13 hasta el encuentro con la calle 99 ( Caño Veranillo ), y siguiendo por ésta hacia el límite de construcción de la Ciudadela Bolívar ( carrera 18), y del barrio El Bosque ( calle 97 A y carrera 22 ) y gira en la calle 92 hasta la Bahía de Turbo. ( ver mapa identificación zonas de actuación ). Está conformada por los barrios San Martín, Brisas del Mar, El Bosque, La Ciudadela Bolívar y un sector del barrio Obrero.

El suelo presenta condiciones de relleno parcial y sólo el sector El Bosque se encuentra localizado en tierras medianamente inundables por falta de drenajes. Presenta además una gran zona de potencial licuación que afecta sectores del barrio Brisas del Mar, San Martín y El Obrero ( ver mapa amenazas )

Es una zona que reúne todos los tipos de asentamientos que se han dado en el casco urbano de Turbo: El barrio San Martín, es una ocupación antigua originada a partir de la calle de la cárcel y se ha expandido según las diferentes épocas históricas de desarrollo de la ciudad. El barrio Brisas del Mar, surge de una invasión relativamente antigua, hoy es un barrio incorporado a la malla urbana, en el cual algunos de los predios e inmuebles se encuentran legalizados. El barrio El Bosque se conformó como una urbanización pirata, luego de parcelar un lote de gran extensión, para la posterior venta de predios e inicio de un proceso de auto-construcción de viviendas y edificios comunales. El sector original del barrio Obrero (del que el nuevo asentamiento retomó el nombre), fue construido mediante el desarrollo de un programa de vivienda para empleados del municipio, loteado y construido con especificaciones técnicas y legales, de capacidad de suelos, calidad de materiales y definición jurídica de la propiedad.

La ciudadela Bolívar se inició como un programa estatal de vivienda en serie, con diseños tipo, instalación de servicios públicos, áreas comunales, total integración al tejido urbano y legalidad de predios e inmuebles, que se entrega al usuario lista para habitar y con algunos metros cuadrados para futura ampliación. Sin embargo aunque los orígenes muestran diferencias, en la actualidad los cinco sectores presentan bondades y carencias que los homogenizan.

El estrato socioeconómico predominante es el dos y la densidad de población es alta ( comparada con el resto de la cabecera ). En esta zona conviven familias turbeñas con otras llegadas de otras regiones del país y en la tipología de las viviendas dejan ver aún las tendencias estéticas y constructivas de sus lugares de procedencia, convirtiendo la zona Sur Oriental en una de las más pintorescas del casco urbano. Allí tienen presencia los diferentes materiales con los que se ha construido y sigue construyendo en Turbo, desde viviendas de madera, piso de tierra y cubierta de zinc, hasta viviendas con estructura resistente, cerramientos de bloque o ladrillo, pisos de baldosa cerámica, construcción en dos niveles, cubierta en asbesto o teja de barro y trabajo de acabados con enchape.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

Los lotes varían de tamaño aunque en general permiten vivir con comodidad espacial. El promedio sigue siendo de 10 x 20, y con variaciones desde 8 x 8 en la Ciudadela Bolívar hasta algunos de 15 x 30 del sector de El Bosque.

En cuanto a las formas de tenencia, se presentan todas las posibles, desde la tenencia completamente legal de la Ciudadela Bolívar y un sector de El Obrero, pasando por algunas con predios legalizados e inmuebles sin documentación, como el barrio El Bosque y San Martín, hasta los que no han atendido su situación de legalidad y recientemente inician el proceso, o definitivamente no piensan hacerlo a voluntad propia, como es en los barrios San Martín y Brisas del Mar.

La zona Sur oriental se consolida en la vocación residencial y tiende a redensificarse, con un visible proceso espontáneo de expansión que se desarrolla en los barrios Brisas del Mar y El Bosque, hacia la zona de manglar de la Bahía de Turbo, así como con la construcción de viviendas en altura, que se nota en la Ciudadela Bolívar, San Martín, Brisas del Mar y sector de El Obrero.

Este fenómeno de ampliación de la estructura urbana, comienza a presionar sobre el espacio público y el equipamiento colectivo a pesar de que barrios como Brisas del Mar, San Martín y el Bosque contemplan dentro de su trazado, áreas para la conformación de centros de barrio con: escuela, placa polideportiva, caseta comunal y en ocasiones edificios religiosos que sirven al mismo tiempo de nodos de confluencia y referencia para toda la ciudad. (Comienza a notarse por ejemplo la necesidad de la existencia de un centro de acopio en la zona, así como de un puesto de salud ).

El espacio público y las áreas recreativas pierden importancia frente a las dinámicas urbanas de la calle como espacio vital de estos barrios populares.

Nodos de confluencia pública aparecen en los cruces, generados por la presencia de una tienda, que hace las veces de centro de acopio para el sector o por la existencia de un local, que en horas diurnas invita al tinto y la tertulia y en la noche convida a un trago y unos cuantos pasos de baile.

La Carrera 15 puede leerse como un eje estructurante de la zona, debido a que representa el nexo más directo con la Zona Central y alcanza a servir a tres de los cinco sectores que la conforman. La Carrera 19 (Av. de los estudiantes) se convierte en la vía alterna para salir de la zona, comunicando los barrios Las Delicias, El Bosque y la Ciudadela Bolívar, con la zona institucional y deportiva, y en el mismo trayecto, buscando la salida hacia Apartadó. La Calle 96 y la 98 conservan el papel de enlace entre la red caminera interior de la zona y el barrio Obrero. La Carrera 13, limita estas dos zonas y tiene relación directa con el centro de la ciudad. La vía posee recubrimiento y su estado es deficiente; las vías domésticas del barrio San Martín, recibieron algún recubrimiento, pero en la actualidad es inexistente. La Ciudadela Bolívar posee recubrimiento en concreto en sus vías y senderos y su estado es

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

aceptable; las demás vías de la zona no presentan recubrimiento alguno y sólo aparecen llenos donde los problemas de inundación por agua lluvia son muy críticos.

En cuanto a servicios públicos, la energía y la telefonía no tienen problemas de redes para cubrir el 100% de la zona; el acueducto no tiene redes servidas hacia el barrio El Bosque lo que hace que en este sector el fraude o el pozo de aguas subterráneas se conviertan en una solución viable. En la Ciudadela Bolívar los habitantes utilizan el sistema de motobombas para conseguir el agua y ganar presión en el suministro ocasionando que en los sectores de Las Brisas y San Martín no se logre el abastecimiento. Es frecuente en los barrios de esta zona, la opción de recolectar agua lluvia para aliviar en parte los múltiples problemas de abastecimiento de este servicio. ( Cabe mencionar que en la zona se encuentra el brazo La Yuquita del Caño Casanova, del cual extraen agua los habitantes de la zona y de gran parte de la ciudad en épocas de sequía).

En cuanto al alcantarillado, la Ciudadela Bolívar y un sector de San Martín están atendidos por el servicio municipal, el barrio Brisas del Mar y El Bosque evacúan a la bahía o al caño Casanova. El sistema de alcantarillado atraviesa el barrio el Bosque, para llegar a las piscinas de oxidación, ubicadas en el extremo sur oriental del barrio y su cercanía con el brazo La Yuquita, amenaza con generar un problema ambiental de contaminación de aguas alternativas para consumo (como se anotó anteriormente ), distinto al problema de contaminación por fuertes olores que ya ocasiona. En la zona, el servicio de recolección de basuras es adecuado y solamente se presentan problemas cuando el carro recolector no atiende el lugar, y los habitantes arrojan los residuos a la vía, a un sumidero de agua o al Caño que divide los barrios el Bosque y Brisas del Mar.

### **7.2.7 Zona Sur Occidental (o del Aeropuerto).**

Se ubica en los terrenos denominados “Espiga de Turbo”, marcando su lindero norte hacía la calle 101 o Avenida Germán Lopera y hacia el barrio La Playa sobre la vía al Aeropuerto, en este trayecto sólo se encuentra el Aeropuerto Gonzalo Mejía y las instalaciones del DIMAR.(ver mapa identificación zonas de actuación )

Estos terrenos están clasificados como zonas moderadamente inundables con rellenos en algunos sectores para desarrollo de infraestructura y una zona de erosión costera a lo largo de la línea de costa( ver mapa amenazas).

Son terrenos pertenecientes a las FAC (Fuerzas Armadas de Colombia) que han servido de enclave militar marítimo, fluvial y aéreo por su situación estratégica dentro del Golfo de Urabá. Labor que complementan con la Base de Matuntugo, localizada en el delta del río Atrato en el litoral occidental del golfo de Urabá. La principal infraestructura construida de la zona es el aeropuerto Gonzalo Mejía el cual a pesar de presentar buenas condiciones constructivas y de operación, se encuentra subutilizado, registrando una mínima cantidad de vuelos hacia el interior del país y pocos vuelos semanales a la Costa Atlántica.

Como infraestructura militar importante se encuentra en esta zona el muelle Guardacostas que cuenta con excelentes especificaciones técnicas de ingeniería militar y dotado para el desarrollo óptimo de su función. Se ubican en la zona también, algunas casetas, galpones, hangares y muelles menores y embarcaderos así como infraestructura para el almacenamiento de combustible.

El sector no tiene problemas de legalidad e incluso según la oficina catastral, los terrenos de la DIMAR incluyen los predios ocupados por el barrio La Playa y el sector los pescadores.

El acceso a la zona se efectúa por la vía al Aeropuerto, y es de paso restringido. La vía no tiene recubrimiento a pesar de hacer parte del trazado original de la carretera al mar (carretera primaria). La zona tiene servicios de energía, telecomunicaciones, acueducto y buen manejo de aguas servidas y residuos sólidos.

### **7.2.8 Zona de La Playa.**

Corresponde a los predios costeros ubicados sobre la prolongación de la Espiga de Turbo hacia la parte norte; se extiende a lo largo de la carretera al aeropuerto (carrera 1) e incluye en sus características sólo las construcciones ubicadas a lado y lado de la misma correspondientes al barrio la Playa y un sector del barrio Santa fé. (ver mapa identificación zonas de actuación) A pesar de ser costera el suelo en la zona se clasifica como de relleno de parcial a eventualmente inundable debido a los trabajos hechos para favorecer la construcción de la carretera al mar.

Es un barrio sin planificación, estructurado a partir de una vía hacia la cual las construcciones se dedicaban básicamente al comercio de vocación turística sin dar cabida a otros usos ocasionando que los usos de vivienda se desarrollaran hacia la parte trasera de los locales. Hoy en la zona de la Playa el deterioro es protagonista de las construcciones comerciales que alguna vez fueron suntuarias. Existen construcciones de dos y hasta tres plantas edificadas con la mejor disposición técnica para rellenos, estructura, cerramientos, cubierta de material resistente y acabados costosos e inusuales para la región. Las construcciones de madera y con techo de zinc pueden ubicarse en pequeños lotes hacia la vía y sobre todo hacia la parte de atrás de los comercios.

Esta zona es después del centro la de predios con más altos valores, a pesar de la ilegalidad de las propiedades, los problemas ambientales y los pocos pronósticos positivos para el futuro. Posee un alto índice de construcción y la clasificación socioeconómica es de estrato cuatro (atípico en el casco urbano) y estrato tres compartiendo zona con estratos 1 y 2. La densidad de la población en la zona es baja, sin embargo la carencia de infraestructura comunal comienza a notarse ya que se deben realizar largas caminatas para llegar a un centro de acopio, puesto de salud o placa polideportiva. Las áreas libres o espacios

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

públicos son inexistentes en esta zona y solo la playa aparece como alternativa natural que soluciona esta falencia.

El uso predominante es el comercial y de servicios relacionados con la actividad recreativa y turística, de esto resulta una de las zonas con mayores nodos de confluencia o puntos de referencia, bien por trascendencia histórica, particularidades ambientales o estéticas, su destinación y/o actividad actual. Ultimamente el atributo se ha visto afectado por la pérdida de protagonismo de las playas debido a la erosión de la línea litoral.

La vía al aeropuerto es el principal eje estructurante, presenta recubrimiento ( en mal estado ) sólo hasta la llegada a La Playa y de allí en adelante presenta afirmado.

En cuanto a los servicios públicos, alguna vez se extendió una tubería de acueducto por la calle 101 hasta el sector de la playa y el apostadero y este llegó hasta Punta de las Vacas y esta conexión ahora facilita que el sector posea redes de acueducto, a la vez que existen conexiones fraudulentas en muchas de las viviendas.

El alcantarillado éste es también inexistente y se limita a soluciones individuales que descargan a la zona de manglares (sector Pescadores) y en otros casos a La Playa; la baja densidad de las construcciones favorece la no existencia de problemas críticos en este aspecto.

La energía eléctrica y la telefonía presentan buena cobertura por parte de las empresas prestadoras del servicio, aunque muchos locales y viviendas poseen planta generadora de energía para mejorar sus condiciones.

Respecto a recolección de basuras la zona no presenta mayores problemas por la baja densidad de habitantes, sin embargo se ve afectada por los rellenos con desechos que se hacen en los sectores de invasión de la zona de la bahía.

**Tabla 17. Estratificación Según Catastro Departamental (Ver Plano)**

Uso	Características	Localización	Precio de la tierra (1 m <sup>2</sup> ) a 1999 \$
Comercial	Uso intensivo, infraestructura urbanística completa.	Zona Centro, Barrio Jesús Mora	76.666
	Medio, infraestructura completa.	Zona centro, al lado del Waffe.	60.000
	Bajo, infraestructura urbanística completa.	Zona centro, Barrio Jesús Mora.	40.000
Residencial	Infraestructura urbanística de buena a regular.	Barrio Baltazar.	20.000
	Infraestructura urbanística de buena a regular.	Barrio Las Delicias, Barrio Ciudadela Bolívar	10.000
	Infraestructura urbanística regular.	Barrio Pablo Sexto, Barrio Juan XXIII, Barrio Veranillo.	6.666
	Residencial infraestructura urbanística de mala a regular.		4.333
	Residencial, infraestructura urbanística mala.	Barrio El Bosque, Barrio Jesús Mora, barrio La Playa	2.666
	Grandes lotes sin infraestructura. Lotes no urbanizables.		1.333

### **7.3 Acciones estratégicas que se deben implementar a nivel urbano**

1. Redefinición del Perímetro Urbano
2. Redefinición de las Áreas de Expansión

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE TURBO  
DIAGNÓSTICO FÍSICO-ESPACIAL**

3. Regulación de usos del suelo
4. Implementar programas de legalización de predios y de viviendas
5. Reubicación de Vivienda de acuerdo a la zonificación realizada
6. Programas de mejoramiento barrial
7. Definición del espacio público de acuerdo a los centros de significación detectados
8. Mejoramiento y provisión de los servicios públicos domiciliarios
9. Obras para la adecuación de suelos para el asentamiento de la población
10. Definición de líneas de paramento
11. Jerarquización de vías
12. Dimensionar andenes de acuerdo a flujos peatonales y actividades predominantes.
13. Carga y descarga de mercancías y pasajeros en las vías terciarias.
14. Sistema de señalización para tráfico vehicular incluyendo semaforización.