

**CAPITULO VI**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

**TABLA DE CONTENIDO**

<b>1.</b>	<b>CARRETERA MEDELLÍN-TURBO.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1</b>	<b>Tramo Medellín - Santafe de Antioquia .....</b>	<b>4</b>
<b>1.2</b>	<b>Tramo Santafé de Antioquia - Mutatá.....</b>	<b>4</b>
<b>1.3</b>	<b>Tramo Mutatá - Turbo.....</b>	<b>5</b>
<b>1.4</b>	<b>Implicaciones.....</b>	<b>5</b>
<b>1.5</b>	<b>Concepto .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>VÍA PANAMERICANA (CONEXIÓN TERRESTRE ENTRE COLOMBIA Y PANAMÁ) .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1</b>	<b>Las alternativas del INVIAS .....</b>	<b>7</b>
<b>2.2</b>	<b>impactos ambientales.....</b>	<b>7</b>
<b>2.3</b>	<b>implicaciones .....</b>	<b>7</b>
<b>2.4</b>	<b>concepto .....</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>EL TEMA DE LA VÍA CAUCASIA – SAIZA – CAREPA .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1</b>	<b>CONCEPTO.....</b>	<b>9</b>
<b>3.2</b>	<b>IMPLICACIONES PARA EL ORDENAMIENTO.....</b>	<b>10</b>
<b>4.</b>	<b>ACUEDUCTO REGIONAL.....</b>	<b>11</b>
<b>4.1</b>	<b>Implicaciones.....</b>	<b>12</b>
<b>4.2</b>	<b>Concepto .....</b>	<b>12</b>
<b>5.</b>	<b>ORDENAMIENTO REGIONAL DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN .....</b>	<b>13</b>
<b>5.1</b>	<b>Implicaciones.....</b>	<b>13</b>
<b>5.2</b>	<b>Concepto .....</b>	<b>13</b>
<b>6.</b>	<b>SISTEMA REGIONAL DE AREAS PROTEGIDAS .....</b>	<b>14</b>
<b>6.1</b>	<b>Implicaciones.....</b>	<b>14</b>
<b>6.2</b>	<b>Concepto .....</b>	<b>14</b>
<b>7.</b>	<b>EL MICROCLUSTER TURÍSTICO DEL GRAN URABÁ.....</b>	<b>14</b>
<b>7.1</b>	<b>IMPLICACIONES EN EL ORDENAMIENTO .....</b>	<b>15</b>
<b>8.</b>	<b>AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CAREPA. ....</b>	<b>16</b>
<b>8.1</b>	<b>Concepto. ....</b>	<b>16</b>
<b>8.2</b>	<b>Implicaciones para el ordenamiento. ....</b>	<b>16</b>
<b>9.</b>	<b>INSTANCIA REGIONAL DE PLANIFICACIÓN .....</b>	<b>16</b>
<b>9.1</b>	<b>Concepto .....</b>	<b>18</b>
<b>9.2</b>	<b>Implicaciones: .....</b>	<b>20</b>
<b>10.</b>	<b>PLAN DE DESARROLLO DE LA GANADERÍA .....</b>	<b>20</b>
<b>10.1</b>	<b>Concepto .....</b>	<b>21</b>
<b>10.2</b>	<b>Implicaciones.....</b>	<b>21</b>
<b>11.</b>	<b>CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS URABÁ - COMFENALCO .....</b>	<b>21</b>

**LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA – MUNICIPIO – U NAL. – U de A. – ESAP**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

11.1	Concepto .....	22
11.2	Implicaciones territoriales .....	23
12.	CONFORMACIÓN DE LA RED DE ENTIDADES PRESTADORAS DE SERVICIOS EN SALUD PARA LA ZONA CENTRO DE URABÁ .....	23
12.1	Concepto .....	24
12.2	Implicaciones territoriales .....	25
13.	LABORATORIO REGIONAL DE SALUD PÚBLICA .....	26
13.1	Concepto .....	27
13.2	Implicaciones territoriales .....	27
14.	HOSPITAL MENTAL REGIONAL .....	27
14.1	Concepto .....	28
14.2	Implicaciones territoriales .....	28

**LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U NAL. - U de A. - ESAP**

## **1. CARRETERA MEDELLÍN-TURBO**

La carretera Medellín - Turbo constituye en la principal salida de Antioquia a sus costas en el golfo de Urabá. En la actualidad se encuentra totalmente pavimentada pero presenta problemas de tipo técnico que dificultan un tránsito permanente por ella.

Esta vía además de comunicar a Medellín con Urabá bordea la cabecera de algunos municipios importantes que se encuentran en la ruta, tales como: San Jerónimo, Santafé de Antioquia, Cañasgordas, Uramita, Dabeiba, Mutatá, Chigorodó, Carepa, Apartadó y Turbo. Para realizar la descripción de esta vía se hace necesario dividirla en tres tramos que tienen características diferentes desde el punto de vista topográfico y técnico; estos tramos son: Medellín - Santafé de Antioquia, Santafé de Antioquia - Mutatá y Mutatá - Turbo.

### **1.1 Tramo Medellín - Santafé de Antioquia**

El tramo actual incursiona una zona con topografía muy irregular, con especificaciones geométricas deficientes, la cual no permite el paso de vehículos pesados de más de cinco ejes.

Para solucionar este problema técnico se adelanta la Conexión entre el Valle de Aburrá y el valle del río Cauca a través de la construcción del túnel de Occidente que une el Corregimiento de San Cristóbal (Medellín) y el municipio de San Jerónimo. Esta conexión esta enmarcada dentro de la troncal Medellín - Turbo utiliza parte de la carretera existente entre Medellín y San Jerónimo en la vía a Santafé de Antioquia, su objeto es proveer comunicación más rápida entre Medellín y la región de Urabá.

La conexión representará un ahorro en costos de operación de vehículos y en tiempo de recorrido entre Medellín y Urabá, porque la distancia se reduciría de 55 km a 32.8 km entre San Cristóbal y San Jerónimo, lo que significará una disminución en tiempo de recorrido de 36 minutos (pasando de 60 minutos a 24 minutos).

### **1.2 Tramo Santafé de Antioquia - Mutatá**

La carretera se encuentra emplazada en una zona de relieve irregular, con diferencias de altitud considerables. Este factor, unido a la inestabilidad geológica de la zona, genera condiciones inadecuadas en la vía, que dificultan la transitabilidad de la misma, especialmente durante las épocas lluviosas del año.

Para entrar a solucionar la problemática presentada en este tramo el INVIAS a través del contexto de mejoramiento vial del occidente antioqueño que pretende definir la solución vial para el mejoramiento del acceso a la zona de Urabá, ha realizado estudios como los proyectos de las variantes Fuemia y Dabeiba localizados dentro del municipio de Dabeiba en el sector de Uramita y Dabeiba. Que consisten en una disminución de la distancia actual

con la construcción de una nueva vía que utilizaría viaductos y puentes en la margen izquierda del río sucio sin ingresar al área urbana de Dabeiba, con lo cual se disminuiría el tiempo de recorrido total.

En el tramo entre Dabeiba y Mutatá presenta problemas geotécnicos que no tienen una solución en el corto plazo, a pesar de los mejoramientos ya realizados como la construcción del túnel de La Llorona, los cuales generan interrupciones por la presencia de movimientos en masa en la calzada de la vía.

### **1.3 Tramo Mutatá - Turbo**

En el tramo de la Troncal Medellín – Turbo denominado el “Eje Bananero” mejoran notoriamente las especificaciones técnicas y geométricas, debido a la topografía plana y a la gran demanda de movilidad en la zona, donde transitan grandes camiones con carga de la producción de banano y de otros productos.

Este tramo se desarrolla sobre topografía plana, esta pavimentado en su totalidad presenta problemas como sólo dos carriles y ausencia de variantes que eviten el ingreso a las áreas urbanas de los municipios de la zona centro.

El INVIAS, con el fin de prever la infraestructura vial necesaria y complementaria a la construcción del puerto de Urabá (alternativa en bahía de Turbo), ha realizado estudios y diseños que ya se encuentran en fase III, para la construcción de una troncal de acceso al puerto de Turbo que sea paralela a la troncal Medellín - Turbo existente que serviría para aliviar el flujo actual y esperado por la movilidad derivada de la construcción de un futuro puerto.

### **1.4 Implicaciones**

El tráfico pesado derivado de la actividad portuaria traería como consecuencia a esta vía en su estado actual congestión por las bajas velocidades y los problemas geotécnicos existentes a su vez del rápido deterioro de la carpeta asfáltica.

Es muy posible que los problemas geotécnicos en la vía se mantengan en el tiempo por lo que se debe pensar en alternativas de transporte como la carretera Turbo - Arboletes - Montería - Cauca - Medellín o la construcción de la vía Cauca - Saiza - Carepa.

### **1.5 Concepto**

La carretera troncal Medellín - Turbo como vía de comunicación del futuro puerto de Urabá con la ciudad de Medellín y el interior del país, presenta condiciones técnicas deficientes en el tramo Santafé de Antioquia - Mutatá. Los costos de adecuación del terreno para que la vía tenga un nivel de transitabilidad aceptable durante todo el año, son altos exigiendo la corrección de trazados, la estabilización de taludes, la construcción de viaductos, y otras medidas que requieren inversiones altas.

#### **LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U NAL. - U de A. - ESAP**

De acuerdo con lo anterior es necesario realizar los mejoramientos técnicos en este tramo para que se pueda cumplir con las expectativas de transitabilidad rápida y con bajos costos entre Urabá y Medellín.

## **2. VÍA PANAMERICANA (CONEXIÓN TERRESTRE ENTRE COLOMBIA Y PANAMÁ)**

La idea de unir los países del continente americano por vía terrestre surgió en los EE. UU de América a finales del siglo XIX con intereses específicos de control de puntos de gran importancia geoestratégica, política y económica, como el istmo de Panamá, dada la factibilidad de construir un canal interoceánico.

A partir de este momento los países americanos incluyeron en sus programas de desarrollo vial la construcción de vías que comunicaran la capital con las fronteras de sus países limítrofes. Desde mediados del siglo XX el único tramo faltante de la carretera Panamericana es el comprendido por la ruta de Colombia a Panamá, el cual ha tenido grandes limitantes de tipo técnico, ambiental y económico, por la presencia del denominado "Tapón del Darién" en el valle del Río Atrato con la presencia de un ecosistema de gran biodiversidad y fragilidad.

Por las anteriores razones se han adelantado desde entonces numerosas, gestiones en el País y el Continente con el fin de propiciar la construcción del tramo faltante entre Colombia y Panamá.

La actual vía Panamericana en Colombia en el tramo noroeste parte de Bogotá, por la autopista Medellín – Bogotá hasta Medellín y continúa hacia la zona de Urabá por la Troncal Medellín – Turbo, este último tramo tiene limitaciones de tipo geológico que afectarían la futura conexión con Panamá.

Desde principios de siglo se han adelantado gran cantidad de estudios técnicos y ambientales en el área del proyecto, para determinar la factibilidad de construcción de la carretera. Como resultado de estos estudios, se determinó que la ruta más viable era la que inicia en El Tigre (sobre la troncal Medellín – Turbo 10km al sur de la cabecera de Chigorodó, Barranquillita) - Lomas Aisladas - Río Atrato, para empalmar en Panamá en Palo de Letras, Yaviza, ruta que tiene una longitud total de 90 km en Colombia.

En el año de 1966 se terminó de construir el tramo El Tigre – Río León (Barranquillita) con una longitud de 9 km. El puente sobre el Río León se terminó de construir en el año de 1970. El tramo Barranquillita – Lomas Aisladas se terminó de construir en 1983 y tiene una longitud de 28 km.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

En Lomas Aisladas el tramo que atraviesa las lomas a través de la depresión tiene una longitud de 2 km y fue el último tramo construido hasta la fecha, debido precisamente a que allí se inicia la zona pantanosa (los humedales) del río Atrato.

El tramo Lomas Aisladas – Río Atrato tiene 22.5 km y constituye el verdadero Tapón del Darién, donde se encuentran los retos de construcción de tipo ambiental e ingenieril. Para superar este tramo se ha sugerido la construcción de un gran terraplén fundado en un relleno de material pétreo

El Puente sobre el Río Atrato: el lugar seleccionado para la construcción del puente (ponteadero) es cerca a la desembocadura del Río Cacarica, donde la profundidad del río es aproximadamente 24 m y por donde transitan embarcaciones de mediano calado en ambas direcciones y donde además es necesario prever el eventual tránsito de grandes buques transatlánticos derivado de la construcción de un puerto en Sautatá, obra complementaria del Macroproyecto” Conexión interoceánica Atrato – Pacífico”.

El tramo Río Atrato – Palo de Letras donde terminaría la conexión de la carretera en Colombia tiene una longitud de 30 km y presenta una topografía ondulada, con altitud máxima de 175 msnm en Palo de letras, este tramo atraviesa el Parque Nacional de Los Katíos.

## **2.1 Las alternativas del INVIAS**

En el estudio de Diagnóstico Ambiental de alternativas para el Proyecto “Conexión Terrestre entre Colombia y Panamá”, se han definido seis rutas factibles que fueron evaluadas desde el punto de vista ambiental para la selección de la menos impactante. Alternativa 1: El Tigre – Lomas Aisladas – Sautatá – Palo de Letras – Yaviza. Alternativa 2: Mutatá (Caucheras) – Riosucio – Frontera con Panamá – Yaviza. Alternativa 3: El Tigre – Lomas Aisladas – Sautatá – Unguía– Acandí –Yaviza. Alternativa 4: Mutatá (Caucheras) – Riosucio – Palo de Letras – Yaviza. Alternativa 5: Tribugá – Frontera con Panamá – Bocas de Cupe – Yaviza. Alternativa 6: Apartadó – Peyé – Unguía – Acandí – Frontera con Panamá – Yaviza

## **2.2 impactos ambientales**

Los impactos físico – bióticos previstos por INVIAS se resumen en la tabla para cada una de las alternativas en el corredor de la vía proyectada.

## **2.3 implicaciones**

La construcción de la carretera Panamericana en el tramo Colombia – Panamá tendrá efectos directos sobre un área del corredor de la futura vía y los nuevos lugares que serán conectados directa o indirectamente por la carretera.

### **LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA – MUNICIPIO – U NAL. – U de A. - ESAP**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

Como punto inicial en Colombia se encuentra el área de Noroccidental de Antioquia, representada precisamente por los cinco municipios de la zona central de Urabá (Mutatá, Chigorodó, Carepa, Apartadó y Turbo), luego se interna la carretera en la zona del Darién Colombiano, en el valle del río Atrato, compartiendo la Jurisdicción de Antioquia y Chocó, allí se encuentra el Parque Nacional Los Katíos y Finalmente penetra a Panamá, en inmediaciones de Palo de Letras hasta Yaviza, cruzando el Parque Natural del Darién

La conexión de Colombia con Panamá por vía terrestre traería cambios importantes en la zona centro de Urabá, debido a la influencia directa sobre el corredor El Tigre – Lomas Aisladas o el corredor Caucheras – Belén de Bajirá, en el cual ha cambiado el uso del suelo y tiende a concentrarse la propiedad de la tierra para el desarrollo de la actividad pecuaria principalmente.

Tabla 1. Impactos ambientales por las actividades de construcción de las diferentes alternativas de vía

Impacto	Alternativa						
	1	2	3	4	5	6	
Participación ecológica total (animales y vegetal)	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta	Baja	
Participación ecológica (Cobertura vegetal)	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta	Baja	
Riesgo epidemiológico para vesiculares		Mod.	Alto	Mod.	Alto	Alto	
Riesgo epidemiológico para no vesiculares		Mod.	Mod.	Mod.	Alto	Alto	
Participación ecológica para zonas intangibles y Parques nacionales	Alta	Mod	Alta	Alta	Alta	Baja	
Participación ecológica en zonas de sensibilidad biótica	Alta	Alta	Baja	Mod.	Alta	Baja	
Participación ecológica de áreas de manejo especial, reservas	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta	Baja	
Favorabilidad geotécnica	Muy alta (km)	122.60	135.02	162.35	131.00	58.62	132.00
	Alta (km)	1.55	1.58	16.18	1.47	126.05	15.99
	Moderada (km)	2.54	27.92	13.82	31.53	3.67	8.27
	Baja (km)	11.16	10.56	11.62	10.40	23.76	11.91
	Muy Baja (km)	10.15	10.15	20.27	10.08	1.90	14.82
	Total (km)	148.00	185.23	224.24	184.48	213.00	182.99

Fuente: DAA para el proyecto “Conexión Terrestre entre Colombia y Panamá”

## 2.4 concepto

Esta vía atravesaría uno de los ecosistemas más importantes y frágiles del planeta, la región del Darién, la cual cuenta con gran diversidad de fauna, flora y ecosistemas que aún no han sido explorados ni intervenidos en su mayor parte, además de los grupos étnicos presentes, por esto el impacto sobre ellos se considera irreversible debido a los procesos de apropiación del territorio y colonización subsecuentes a este tipo de proyectos de desarrollo de infraestructura vial.

### **LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA – MUNICIPIO – U NAL. – U de A. – ESAP**



Antes de tomar cualquier decisión respecto al tramo vial de la Panamericana es necesario valorar los costos ambientales que implicarían la construcción directa como de los efectos socioeconómicos asociados a ella.

### **3. EL TEMA DE LA VÍA CAUCASIA – SAIZA – CAREPA**

Este tramo de vía hace parte de la conexión estratégica este - oeste del departamento, entre el Golfo de Urabá y el Río Magdalena la cual intersecta la Troncal de Occidente (existente) en el municipio de Caucasia.

Comunica inicialmente a la región de Urabá con la Troncal de Occidente. El punto de empalme de esta vía en la Troncal Medellín – Turbo sería en el municipio de Carepa.

La franja de territorio sobre la cual se insinúa su trazado recorre la región sur del departamento de Córdoba y el norte de Antioquía, en las postrimerías de las serranías de San Jerónimo y Ayapel (ramales de la cordillera occidental), y atraviesa la serranía de Abibe utilizando la vía existente Carepa – Saiza, por lo que no representa mayor impacto sobre ecosistemas estratégicos.

Su recorrido se realizaría sobre una región de topografía visiblemente plana y de uso ganadero, donde las condiciones técnicas del trazado se ven favorecidas.

Este proyecto se encuentra en una etapa incipiente de factibilidad, ya que solo existe la idea, y dentro de los plazos del POT (largo plazo en el año 2010), se encuentra poco probable su ejecución, dada la actual situación socio – política y económica del país y las perspectivas inmediatas.

#### **3.1 CONCEPTO**

Esta opción surge como alternativa de mayor competitividad respecto al trazado de la actual vía Turbo - Medellín, pensando particularmente en la consolidación del Puerto de Urabá, previendo las mejores especificaciones geométricas y técnicas que puede presentar en favor del transporte pesado que dicho escenario demandaría.

No supone un aumento representativo de horas/viaje entre la zona Centro de Urabá y la capital del departamento y en este sentido se presenta como una alternativa mas óptima si se tienen en cuenta los continuos problemas geotécnicos de la troncal existente (Medellín – Turbo), que aumentan considerablemente las horas/viaje del actual recorrido o que con frecuencia suspenden el tráfico totalmente.

Fortalece la consolidación del proyecto de la Troncal del Cauca, justificándolo no solo como alternativa de conexión rápida entre la costa norte y el interior del país, sino también desde la posibilidad de unión directa de éste con la nueva zona de actividad portuaria internacional en Urabá.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

Representa una opción que exige menor inversión de recursos si se compara con las alternativas de variantes a la vía existente planteadas en el tramo Uramita – Dabeiba.

Finalmente aun sin la construcción de la infraestructura portuaria planteada para la región, Urabá demanda nuevas alternativas de comunicación terrestre con el interior del país justificada en su actual importancia como región generadora de divisas y el número de población perjudicada con las pocas garantías de transitabilidad de la conexión existente.

En contra de esta posibilidad puede mencionarse el desestímulo al desarrollo socioeconómico, que puede darse en las cabeceras de la región por las cuales la vía no atravesase en su recorrido hacia los sitios de embarque refiriéndose particularmente a Chigorodó y Mutatá, sin embargo esto no representaría mayor inconveniente si se desarrollan estrategias que vinculen activamente estos asentamientos a la dinámica productiva de la región.

Pueden también tomarse como desfavorables para el proyecto, las mayores implicaciones y compromisos dentro del ordenamiento territorial, que su concreción exigiría al municipio de Carepa, ya que este se convertiría en punto de cruce de dos vías Troncales, situación puede tomarse como prospera o perjudicial para los procesos de planeación de acuerdo con las estrategias que se planteen para el manejo del impacto social, económico y ambiental que este supone.

### **3.2 IMPLICACIONES PARA EL ORDENAMIENTO**

La ejecución de este proyecto está supeditada a las gestiones de organismos de mayor jerarquía en los ámbitos departamental y nacional, sin embargo, en caso de realizarse, la Zona Centro de Urabá y en especial el municipio de Carepa recomendará tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- El volumen de tráfico previsto para esta vía es muy alto, por su papel como vía principal de acceso a Urabá y por su función de apoyo al futuro puerto de Urabá, factor que también hace pensar en una composición vehicular con alto porcentaje de camiones.
- Se debe prever que este tráfico no ingrese directamente a la cabecera municipal debido a que sus vías no tienen la suficiente capacidad para ofrecer niveles de servicio aceptables bajo estas condiciones.
- Se recomienda hacer un estudio específico para seleccionar la alternativa más viable que desvíe o diluya el tráfico de la cabecera municipal, para lo cual se debe tomar como punto de partida la alternativa de desviar el tráfico por las líneas perimetrales urbanas de los costados este y sur utilizando las vías arterias proyectadas (carrera 61 y calle 56) y empalmándose a la troncal por el sector sur de la cabecera.
- El trazado de este desvío estará sobre la línea de perímetro urbano o fuera de ella.
- Luego de la construcción de la vía se debe reglamentar el uso del suelo en las franjas de la misma, teniendo en cuenta que se deben conservar las características de vía de alto tráfico y esto riñe con los procesos de conurbación.

**LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA – MUNICIPIO – U NAL. – U de A. – ESAP**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

- Se recomienda la restricción de la urbanización en una franja por lo menos de 30m para evitar el proceso de conurbación en las márgenes de la misma.
- Se recomienda reservar unos tramos de franja para sector comercial de atención a viajeros a ambos lados de la vía con sus respectivos espacios para parqueo.
- En las demás franjas se deben tener en cuenta las disposiciones de retiros establecidas para las vías rurales de jerarquía primaria (franja de retiro libre de 5m y corredor boscoso de 15m)
- Finalmente se debe empalmar esta desviación con la variante del municipio formando un anillo de alta circulación.

#### **4. ACUEDUCTO REGIONAL**

En Antioquia el déficit de acueducto es de un 20.6%, en los municipios de la Región central de Urabá es de un 53.8%; ello hace evidente la enorme necesidad de invertir en esta materia, columna vertebral del medio ambiente y la salud pública.

La construcción de un acueducto regional podría dar solución a este problema, a ese respecto, existe un proyecto de una presa de gravedad en concreto, a partir del Río Chigorodó, 11 kilómetros debajo de su nacimiento, en el sitio La Cerrazón, Chigorodó, pasando por Carepa, Zungo, El Reposo, Apartadó, Riogrande, Currulao y El Tres hasta Turbo, municipios y corregimientos éstos con un importante número aproximado de 200,000 habitantes urbanos.

Existen diversos estudios en los que se propone la construcción de un acueducto regional. En el sitio denominado la Cerrazón, en donde confluyen el río Chigorodó con las quebradas Polines y Piedras Blancas, se han realizado estudios para la construcción de una presa para alimentar un posible acueducto regional. La presa podría tener una altura de 25 m, inundando así un 70% del área de producción del resguardo de Polines.

Las cotas de inundación del embalse serían de la cota 100 a la cota 125, y éste tendría un espejo de agua de 300 ha. Otra opción que se considera es la construcción del embalse en el sitio conocido como Ripea, teniendo así que reubicar a la comunidad indígena Dojura.

El caudal medio del río Chigorodó en la Cerrazón, sitio en el cual se pretende construir la presa para alimentar el acueducto regional, es muy variable con una corta longitud de la serie hidrológica (1987 a 1996) y una baja calidad de la información, pues la estación presenta un manejo incierto desde el año 1992 en el cual se presentó un fuerte fenómeno de El Niño que produjo el racionamiento de energía en el país. En estación seca se han aforado caudales medios bajos del orden de 0.95 m<sup>3</sup>/s, y en la estación de lluvias se ha observado la ocurrencia de descargas que producen inundaciones a lo largo de su cauce inferior, particularmente en los lugares de asentamientos humanos de importancia sobre su rivera, como es el caso del municipio de Chogorodó, alcanzando caudales de hasta 56.8 m<sup>3</sup>/s, según datos del IDEAM.

**LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U N A L. - U de A. - ESAP**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

El costo aproximado de este proyecto es de \$US 35 millones; en una primera instancia el estudio de prefactibilidad, financiado por el Corpes de Occidente, estuvo a cargo de Corpourabá y en la actualidad depende del Departamento. Para la fecha se encuentran diseñados los términos de referencia para el estudio de factibilidad, cuyo estudio cuesta \$US 600 mil. Sus promotores iniciales son Corpourabá y el Corpes de Occidente.

#### **4.1 Implicaciones**

Tener un solo acueducto para abastecer toda una región sería estratégicamente contraproducente, pues el sistema de captación y distribución regional sería demasiado vulnerable, lo que implicaría que cualquier daño del sistema podría dejar sin agua a toda la subregión.

Esto es especialmente evidente en el marco de la situación sociopolítica de la Nación, es decir, la fragilidad de una obra regional frente a las vicisitudes de la guerra implican que ella pueda ser objeto de acciones de sabotaje, afectando a todos los municipios y generando alta vulnerabilidad.

Parte de las obras proyectadas afectarían directamente al territorio indígena de Polines el cual por Ley debe ser objeto de un proceso de Consulta Previa que determine la viabilidad social de la obra. Hasta el momento la organización indígena se opone rotundamente a tal decisión en contra de sus intereses.

#### **4.2 Concepto**

En un año seco los caudales medios mensuales se afectan especialmente en los últimos cuatro meses del año, trayendo consigo el problema de que así no se podría tener un buen almacenamiento para superar el trimestre seco al principio del otro año. Por otro lado, en un año húmedo el valor en el trimestre mayo-julio es casi el doble que el valor para un año normal en el mismo período, aumentando así, el riesgo de inundación en la zona.

Si evaluamos el funcionamiento de los acueductos locales observamos que el porcentaje de pérdidas de agua tratada es bastante alto (tabla 2). Éstas pérdidas son debidas básicamente al alto número de conexiones ilegales en la región.

Tabla 2 porcentaje de pérdidas de acueducto

Municipio	% pérdidas
Apartadó	74.7
Carepa	89.46
Chigorodó	50.38
Mutata	14.67
Turbo	67.52

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

Así, con la elaboración de planes de manejo de las cuencas abastecedoras locales y ampliación de los acueductos existentes se podría suplir la futura demanda de agua de las cabeceras municipales, con unos costos que equivaldrían a aproximadamente el 11% de lo que costaría el acueducto regional.

El propuesto en la Cerrazón - Chigorodó debe ser reevaluado pues no se tienen los estudios necesarios para la utilización del Río Chigorodó como fuente de aprovisionamiento debido a que algunas de las mediciones dan cuenta de la disminución del caudal. Asimismo, la localización planteada atraviesa 300 Ha del territorio de Polines, donde se encuentra asentada la comunidad indígena de los Embera.

En caso de que las mediciones de caudal y las obras de ingeniería se consideren adecuadas y económicamente factibles, se debería pensar en alternativas para salvaguardar a la comunidad impactada. Una de las alternativas de solución es la posible relocalización de la misma. Este procedimiento requiere de estudios de factibilidad y localización concertadas entre el nivel institucional y la comunidad indígena.

Como alternativa de solución al problema de acueducto se plantea que cada municipio mejore el sistema existente ya que todos cuentan con buenas fuentes abastecedoras.

## **5. ORDENAMIENTO REGIONAL DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN**

Los proyectos de infraestructura a nivel local y regional en la zona centro de Urabá demanda y demandará un alto porcentaje de materiales de construcción ya que la magnitud de los mismos así lo requieren.

### **5.1 Implicaciones**

Hacer un uso racional de los materiales de arrastre a nivel regional a partir de los materiales de construcción demandados por los proyectos regionales de infraestructura permite disminuir los impactos ambientales, incrementar los ingresos municipales los cuales reciben una adecuada retribución por la extracción de estos materiales generando ingresos adicionales para la inversión social y ambiental.

Igualmente se permitiría la constitución de un ente supramunicipal regional que administre los materiales requeridos para los macroproyectos de infraestructura que se puedan implementar en la subregión.

### **5.2 Concepto**

La caracterización regional de los materiales de construcción tanto en calidad como en cantidad ordenando su uso en proyectos de tipo regional es fundamental para la

#### **LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U N A L. - U de A. - ESAP**

planificación local y regional de estos recursos naturales. De acuerdo con ello se podría construir un sistema regional de uso de los materiales de construcción que pueda dar un mejor apoyo a la eventual presencia de macroproyectos con demanda de grandes explotaciones

## **6. SISTEMA REGIONAL DE AREAS PROTEGIDAS**

Las ANP se constituyen en áreas fundamentales para el desarrollo nacional y local por los bienes y servicios ambientales que estas unidades de conservación prestan en forma directa e indirecta las poblaciones locales y a los asentamientos regionales.

Incentivación en la conformación de reservas de la sociedad civil

### **6.1 Implicaciones**

A través de la declaratoria de áreas protegidas en los municipios de la zona centro de Urabá, se contribuye a la constitución de un sistema regional de áreas protegidas que generará las condiciones para que los espacios naturales existentes, conserven el equilibrio ecosistémico apoyando de paso en la tarea de conservar ecosistemas únicos como los del Chocó Biogeográfico.

Al definir las áreas de protección a nivel municipal se permite establecer áreas naturales que deben ser protegidas por los servicios ambientales que prestan en la conservación del equilibrio natural del municipio.

### **6.2 Concepto**

Es un proyecto necesario para la región y debe asumirse de manera urgente por todas las autoridades ambientales en todos los niveles.

## **7. EL MICROCLUSTER TURÍSTICO DEL GRAN URABÁ**

Las nuevas disposiciones de la ley exigen al ordenamiento territorial una visión innovadora y de obligatorio cumplimiento respecto a la actual concepción de espacio público en los municipios ya que éste deja de ser un accesorio urbano para convertirse en estructural y trascendente dentro de los procesos de urbanización en pro del mejoramiento de la calidad de vida aportando entre otras, cosas a la reducción estadística de hechos de intolerancia que se presentan con mayor periodicidad, en asentamientos donde los espacios de construcción lúdica y disfrute colectivo son escasos o inexistentes.

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

Para el caso concreto de la región centro de Urabá se parte del conocimiento del alto déficit cuantitativo de espacio público y la expectativa de crecimiento de éste durante el tiempo de ejecución del plan, y en este marco crítico se ve positiva la estructuración de una propuesta encaminada a aprovechar las ventajas comparativas de la región de estudio, creando en lo posible las ventajas competitivas necesarias para convertirla en modelo nacional de proyección internacional que lleve la concepción del espacio social más allá de los límites de los centros poblados.

En otro campo importante para la región, la conformación del microcluster turístico regional representaría posibilidades de diversificación económica y creación de nuevos ingresos formales e informales para la población.

Se facilitaría un trabajo conjunto de fortalecimiento de la identidad cultural, apropiación del territorio y protección activa de los ecosistemas de la región. Lo único que no se presenta favorable para la propuesta es el actual e históricamente clima de tensión que ocasiona la inestabilidad del orden público en la zona, aunque esto paradójicamente se convierte en aliciente para muchos aventureros nacionales y/o expediciones de extranjeros.

## **7.1 IMPLICACIONES EN EL ORDENAMIENTO**

En caso tal de concretarse esta propuesta debe tenerse en cuenta lo siguiente:

- Es conveniente que esta se realice como iniciativa regional en la cual todos los municipios del gran Urabá se presenten como alternativa de visita a uno de los sectores considerados pulmón del mundo y así facilitar la consecución de ayudas, contactos y cofinanciación internacionales.
- Debe desarrollarse la actualización de la cartografía y/o construcción de ésta en los municipios donde sea inexistente.
- Es necesario que cada municipio desarrolle en el corto plazo las labores de recuperación y protección de áreas de reserva y amenaza natural que recomiendan sus planes de ordenamiento territorial respectivos.
- Igualmente desarrollar las labores de identificación, valoración e inventario municipal de los lugares que deben participar del microcluster regional

**LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U NAL. - U de A. - ESAP**

## **8. AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CAREPA.**

Este proyecto consiste en la adecuación del terminal aéreo Los Cedros, localizado en el municipio de Carepa para que cumpla funciones de Aeropuerto Internacional de Carga y Pasajeros.

El desarrollo de este programa, implica la rehabilitación y construcción de acceso por la vía Casa verde en la cual se necesita ampliar al ancho de la calzada ya que no es insuficiente para los requerimientos de tráfico existentes y proyectados para la región. Estudios y acciones para la construcción y estructuración de una zona franca

Es desarrollo de este proyecto implica además la afectación de tierras para la ampliación de las instalaciones aeroportuarias, construcción de infraestructura para bodega,

### **8.1 Concepto.**

Permitiría el aumento de actividades económicas aumentando el empleo.

Incentivaría el desarrollo agrícola permitiendo el uso adecuado de los terrenos disponibles tiene la zona.

Permitiría un desarrollo Ecoturístico aprovechando las ventajas de la región, atrayendo la atención internacional.

El desarrollo del terminal aéreo traería también la conformación de una Zona Franca que permitiría la ampliación de las fuentes de empleo en todos los niveles.

### **8.2 Implicaciones para el ordenamiento.**

El convertir a Urabá en un verdadero polo de desarrollo con servicios portuarios de importación y exportación y de pasajeros, tendría grandes implicaciones en el desarrollo socioeconómico de la región, pues obliga a las administraciones a desarrollar programas educativos, de infraestructura, inversión etc.

## **9. INSTANCIA REGIONAL DE PLANIFICACIÓN**

Urabá es un territorio conformado por once municipios pertenecientes al departamento de Antioquia (Apartadó, Carepa, Chigorodó, Turbo, Arboletes, Necoclí, San Juan de Urabá, San Pedro de Urabá, Mutatá, Murindó, Vigía del Fuerte), cuatro a Chocó (Acandí, Riosucio, Ungía y Bojayá) y cinco a Córdoba (Los Córdoba, Puerto Escondido, Canalete, Tierralta y Valencia).



**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

Por el extremo noroccidental, Urabá limita con la República de Panamá y geográficamente corresponde, por el norte a la costa sobre el océano Atlántico y por el occidente a la costa sobre el océano Pacífico; es decir, pertenece también parcialmente al Chocó Biogeográfico (la zona con mayor biodiversidad en el mundo).

Se pueden diferenciar fácilmente tres subregiones: la Central, comúnmente denominada "Eje Bananero"<sup>1</sup>, en donde se concentra la agroindustria del banano con vocación exportadora; la Norte, con una parte de predominancia minifundista (economía campesina, cultivos de maíz y plátano) y otra con presencia de latifundio (ganadería); la Occidente, con prelación minifundista y una importante presencia de comunidades étnicas.

Cuenta con cuatro grupos étnico/culturales claramente diferenciados: los mestizos antioqueños, los mestizos cordobeses, los negros chocoanos con ascendencia también cartagenera y los grupos indígenas tules, lembere/katíos y zenúes, hay también comunidades negras ancestrales, con prácticas tradicionales de producción, sobre la costa del océano Pacífico.

Existe una asociación que congrega a trece municipios; algunos otros han optado por agremiarse en torno a otras asociaciones de Córdoba.

Desde 1992 los once (11) municipios del Urabá antioqueño, tienen un **régimen especial aduanero**.

Por último, se debe tener presente que la **Ley de Fronteras** también se aplica a la Región.

Dentro del proceso de planificación territorial se puso en escena la necesidad de conformar una instancia supramunicipal que asegure la planificación conjunta de los municipios y la búsqueda de alternativas de desarrollo comunes que consoliden la región y hagan más eficiente la gestión.

Este proyecto deberá ser una instancia que asuma unas funciones específicas que tiendan a consolidar acciones en los siguientes sentidos:

- Liderar un proceso de configuración territorial para la construcción político administrativa de región.
- Liderar y gestionar la realización de proyectos estratégicos regionales.
- Proponer acciones para el desarrollo regional.
- Gestionar recursos nacionales e internacionales de carácter público y privado para la planificación conjunta.
- Apoyar y generar directrices para la resolución de conflictos intermunicipales e interdepartamentales que garanticen la relación armónica de la región.
- Evaluar, generar directrices y emitir conceptos técnicos sobre las obras y proyectos de interés regional.

---

**LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U N A L. - U de A. - ESAP**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

- Capacitación de funcionarios y comunidades para el liderazgo y la gestión administrativa y de planificación.
- Unificar y concentrar la información técnica regional para el acceso público y privado.

### **9.1 Concepto**

Urabá, como espacio de construcción social, cultural y territorial en conformación ha sido objeto de diferentes dinámicas y procesos constructivos que han ido formando y configurando una región en el sentido amplio de la palabra, es decir Región definida por el conjunto de relaciones históricas, económicas y de orden ambiental que se han tejido en una porción de espacio y que en relación con cada una de estas características posee cierta homogeneidad que la hace diferenciable de otras regiones y otros espacios.

Así el gran Urabá como región de tejidos sociales y económicos y como espacio de características ambientales correlacionadas se ha ido conformando a lo largo de siglos generando relaciones de interdependencia entre los diferentes territorios que la conforman y que hacen de ella un escenario de una singular complejidad. En la actualidad a esta región y a los diferentes territorios que la conforman se le han superpuesto diferentes figuras político administrativas (municipios y departamentos) que la han parcelado y han determinado en sus procesos de planeación y gobierno, atomizaciones que amenazan con alterar o fragmentar los tejidos socioeconómicos, históricos y las interdependencias ambientales.

Las oportunidades que presenta la región, la necesidad de seguir consolidando y construyéndola y especialmente la necesidad de construir una planificación y gestión ordenada, holística y consecuente con una realidad construida día a día por la naturaleza y sus pobladores hace necesaria la conformación regional de una instancia planificadora que pensando en la región oriente y formule las directrices de desarrollo local y municipal.

Los proyectos que desarrollan la región son oportunidades municipales para construir su desarrollo e implican que en el esfuerzo conjunto se beneficien todos, por el contrario acciones puntuales no solamente están limitadas por recursos y posibilidades de ejecución sino que además no aseguran opciones de alto impacto regional.

La ausencia de Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT), dificulta lo concerniente a región, provincia, distrito y ETI, pero las áreas metropolitanas, distritos, asociaciones de municipios y territorios de comunidades negras, tienen desarrollo legislativo. Otras limitaciones serían:

- La región sólo puede conformarse por departamentos **completos** (no por fracciones suyas); por tanto, estaría descartada esta posibilidad.
- La provincia sólo puede configurarse por municipios pertenecientes a un solo departamento; en consecuencia se descartaría la constitución de **una sola provincia**.

#### **LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U NAL. - U de A. - ESAP**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

- El área metropolitana implica fenómeno de **conurbación**, lo que sólo haría aplicable la figura al Eje Bananero, en el cual podría alegarse incipientemente tal situación.
- La creación de distritos tiene alta resistencia en el Congreso de la República, ante la excesiva utilización de esta figura, para acaparar mayores recursos hacia las capitales de departamentos. Por ello en el proyecto de Ley Orgánica de OT no se contempla creación de nuevos distritos, además de los ya existentes (Bogotá, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta).
- Se debe tener en cuenta que los actuales resguardos ubicados en el territorio de Urabá, serán en un futuro Entidades Territoriales Indígenas.
- Se requiere contemplar la posibilidad de reconocimiento de territorios a comunidades negras.
- Es viable trabajar una propuesta a partir de la Asociación de Municipios de Urabá (Madú).

Dentro de las figuras que se plantean para abordar la planificación conjunta estarían:

**Oficina de Planeación estratégica:** presenta una amplia gama de posibilidades de conformación que permite construir una alternativa innovadora y ágil para el abordaje de la región, sin embargo por no estar amarrada a ninguna figura jurídica específica es posible que no pueda realmente tener el peso político y administrativo necesario que requiere el coordinar acciones de desarrollo entre tantos entes político administrativos.

**Area Metropolitana:** Ha sido una idea que ha ganado cierto consenso entre los municipios del eje bananero. Presenta dos limitantes fundamentales, por un lado deja por fuera el concepto de región y limita la oportunidad de planificación conjunta a los municipios de Turbo, Apartadó, Carepa y Chigorodó, ni siquiera sería una figura viable para el municipio de Mutatá que conforma la subregión centro. De otro lado, el área metropolitana tiene unas connotaciones importantes para el desarrollo urbano, es posible que en una subregión que tiene unos vínculos urbano - rurales tan importantes el área actúe como fragmentadora de esta relación y no como posibilitadora.

**Asociación de municipios:** La experiencia que ha tenido la región con MADU hace pensar que esta experiencia es una opción inviable para la zona. Sin embargo desde el punto de vista jurídico, administrativo y político esta figura es la que mejor se acerca a las perspectivas de construcción de un desarrollo integral y de una planificación holística. Sería una tarea de los municipios volver a construir las opciones de desarrollo conjunto superando vicios y errores que la figura de planeación contiene y dándole un impulso importante a su consolidación y funcionamiento.

En la actualidad tiene piso jurídico la **asociación de municipios**, toda vez que ésta se encuentra reglamentada en el Decreto Ley 1333 de 1986. Esta figura, si bien no constituye una entidad territorial (y por tanto no podría asumirse como institución autónoma en razón del

**LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U N A L . - U de A . - ESAP**

principio constitucional de la descentralización), sí es un instrumento de agrupación de municipios de diversos departamentos, que se rige por sus propios estatutos y goza, para el desarrollo de su objeto, de iguales derechos, privilegios, exenciones y prerrogativas legales que aquellos.

## **9.2 Implicaciones:**

En caso de establecerse una estrategia de planificación conjunta el municipio deberá asegurar las siguientes acciones para el buen desempeño de la estrategia de planificación:

- Asignación presupuestal de acuerdo con la figura y los compromisos que se asuman.
- Fortalecimiento, concurrencia y coordinación efectiva y subsidiaria entre las instancias regional y municipal.
- Delegación a la instancia regional de funciones estratégicas para el desarrollo municipal.

## **10. PLAN DE DESARROLLO DE LA GANADERÍA**

Como parte de la concertación del plan de ordenamiento territorial el sector ganadero de los municipios de la zona centro en cabeza de Aganar se comprometieron con la formulación de un plan de desarrollo de la ganadería que recoja los principales lineamientos planteados para el desarrollo económico de los municipios y la subregión.

Considerando que la ganadería extensiva es una de las actividades que menos mano de obra genera y que colateralmente se traduce en marginalidad y pocas oportunidades de trabajo, se plantea la idea de establecer un sistema de producción ganadera que sea menos extensiva con el fin de disponer tierras susceptibles de ser cultivadas. Con ello podría optimizarse la producción ganadera de la región si se aplican sistemas de producción que hagan a la actividad pecuaria más eficiente y óptima en término de productividad y rentabilidad. A su vez, buena cantidad de mano de obra de la región sería incorporada en las actividades agrícolas que se implementen, aspirando, por que no, al autoabastecimiento de la región y a la comercialización externa.

Con ello, las actividades agrícolas y ganaderas podrían planificarse conjuntamente de manera tal que las ventajas que tienen los suelos del abanico aluvial sean aprovechadas hasta el máximo, con lo cual se garantizarían accesos a fuentes de trabajo; el abastecimiento de productos cárnicos y agrícolas para la región, y en términos generales la optimización de las actividades económicas en todos sus ordenes, recordando que este agroecosistema soporta el principal renglón económico de Urabá.

Este plan deberá optimizar las ventajas que ofrece el territorio para la actividad:

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

- Zona libre de aftosa.
- Suelos con capacidades de carga importantes en el Abanico Aluvial.
- Posición geoestratégica para la exportaciones
- Existencia de un matadero regional
- Tradición ganadera

### **10.1 Concepto**

Desde el punto de vista del desarrollo socioeconómico de la región es un plan estratégico que permitirá un impulso inusitado del sector agrario y seguramente sentará las bases para un crecimiento económico sostenido en el municipio y la región.

### **10.2 Implicaciones**

La realización de este proyecto tendrá las siguientes implicaciones:

- Reordenamiento del sector productivo hacia la diversificación.
- Generación de cambios profundos en las formas de utilización del suelo del abanico aluvial.
- El plan de desarrollo de la ganadería deberá generar las bases para la concurrencia de capitales públicos y privados.
- Liderazgo político para el desarrollo económico como premisa para darle viabilidad a un plan de estas características a través de una instancia supramunicipal.
- El municipio deberá pensar seriamente en una estrategia de estímulos fiscales y de otra índole para la viabilización del plan en lo que tiene que ver con reconversión productiva, captación de capitales e instalación de infraestructura para la producción.
- Gestión e impulso para la apertura de mercados nacionales e internacionales.
- Capacitación de funcionarios municipales en los diferentes temas del desarrollo económico para acompañar eficientemente al sector ganadero y agroindustrial.

## **11. CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS URABÁ - COMFENALCO**

Se desarrolla en el Paraje Churidó del municipio de Apartadó en un área con influencia directa de la Troncal Medellín-Turbo sobre una antigua finca Bananera dos (2) kilómetros antes de arribar a la cabecera municipal, a 344 kms. de Medellín. Aproximadamente al año 2.008 se tendrán 46 has. con una capacidad de ocupación máxima de 2.000 personas, desarrollándose un proyecto análogo al que tiene Comfenalco en diferentes municipios de Antioquía.

El proyecto pretende crear un espacio para el descanso, la recreación, la educación, la cultura, lo social y lo turístico; enmarcado en el rescate del valor paisajístico de la zona y la conservación de sus promisorios recursos naturales.

### **LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U NAL. - U de A. - ESAP**

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

El Centro Integrado de Servicios posee diferentes áreas de acción de tipo social para la Zona Centro, especialmente en el denominado eje bananero. El proyecto tendrá:

- a) Zona administrativa e infraestructura básica (despachos, oficinas, parqueaderos, y vías internas, restaurante, vivero, kioskos, lago, zonas de comidas, etc.).
- b) Zona recreativa – deportiva abierta (cancha de fútbol reglamentaria, polideportivas, auxiliares, de tenis de campo, pista funcional - circuito, lago, juegos infantiles, patinódromo).
- c) Zona recreativa, deportiva y de juegos cubierta.(coliseo, áreas para juegos de salón, salones múltiples para actividades grupales, de juegos interactivos y para la 3ª edad, etc.).
- d) Zona acuática y húmeda (piscinas, toboganes, sauna, turco, sala de masajes y gimnasio).
- e) Zona educativa formal y no formal (guardería y preescolar, 16 aulas, salas de informática, biblioteca, laboratorios de ciencias e idiomas, aula taller técnica, educación artística, etc.).
- f) Zona club social y hotel (piscina, zona húmeda, gimnasio, restaurante bar, auditorio para 300 personas, alojamiento para 150 personas, salones múltiples, etc.).
- g) Zona parador turístico (al borde de la carretera una zona que sirva de atractivo para visitantes de la región: restaurante, juegos, parqueadero y concesiones.).
- h) Zona histórica, cultural, ecológica y de reserva forestal (museo indígena, finca bananera, garruchódromo, sendero ecológico, plazoleta cultural, mirador, juegos múltiples, y posiblemente una zona con plantación forestal).

El proyecto está tramitando la licencia ambiental, ya se encuentra diseñado. Se ejecuta con dineros del sector privado.

### **11.1 Concepto**

Los municipios del área de estudio tienen demandas crecientes en muchos ámbitos, pero el social tendencialmente ha sido el más desfavorecido. Los requerimientos que tienen las comunidades para un desarrollo continuado no encuentran asidero cabal en la realidad. En los escenarios de futuro la región prospecta un delicado déficit cualitativo y cuantitativo de infraestructura para abrigar los programas que deben sacarse adelante, que de no atenderse pueden repercutir negativamente en el Desarrollo Humano para Urabá.

Por las dificultades presupuestales las inversiones para el sector social y económico que puedan abanderar los municipios son tímidas frente a la magnitud de la demanda. En este sentido, este tipo de propuestas alivian las demandas de la región; es favorable como iniciativa del sector privado para la región.

El proyecto tiene un impacto positivo en la región; inicialmente se encuentra pensado con una radio de acción de Chigorodó a Turbo (el denominado eje bananero), se propone que la institución oferte servicios para Mutatá buscando integrar más dicho municipio al Urabá,

#### **LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA – MUNICIPIO – U NAL. – U de A. – ESAP**

como también a la zona norte. Tal cual se plantea es un proyecto integrador del civismo, la cultura, la educación, el deporte, el turismo y la recreación de Urabá.

### **11.2 Implicaciones territoriales**

- a) Debe tenerse en cuenta que el proyecto se desarrolla en un área predominantemente usado con plantación de monocultivo de banano, de hecho se construye sobre una antigua finca bananera.
- b) El proyecto tendrá que guardar las áreas de retiro con respecto a las plantaciones de banano que la circundan, a efectos de las franjas de seguridad para impedir la deriva de plaguicidas por aspersión aérea; la zona se encuentra cerca de una pista de aterrizaje donde se presenta cierta saturación de líneas de vuelo.
- c) Con lo anterior, debe concertarse con los propietarios de las fincas vecinas medidas tendientes a evitar que se contaminen las aguas del Centro con agroquímicos usados en las plantaciones.
- d) Una vez estén funcionando los proyectos educativos, de deporte y recreación es adecuado planificar dichos programas en conjunto con las dependencias municipales que se encargan de tales aspectos (Institutos Municipales de Recreación y Deporte, Secretarías de Educación, entre otros) para optimizar los impactos al hacerlos más extensivos a las demandas puntuales de cada municipio.
- e) Se constituye en un referente que articula diversos ámbitos de la región cuando algunos esfuerzos intermunicipales por sacar adelante proyectos conjuntos han fracasado, por esto genera un impacto positivo en la zona de influencia al constituirse en un elemento integrador de los municipios que busca superar una planificación que ha sido cerrada para cada uno.
- f) Es una propuesta innovadora que genera desafíos para que los municipios y la región planifiquen el uso del suelo rural de una forma diferente a la agropecuaria, la cual puede generar otros procesos de uso y ocupación del espacio en el área rural entre cada cabecera municipal.
- g) En términos generales es un proyecto que responde a una demanda de Urabá que estaba en mora de ser respondida.

## **12. CONFORMACIÓN DE LA RED DE ENTIDADES PRESTADORAS DE SERVICIOS EN SALUD PARA LA ZONA CENTRO DE URABÁ**

El balance cuantitativo de la infraestructura en salud de la Zona Centro de Urabá es positivo. Fortalecer los hospitales municipales e incorporar servicios más especializados es la principal meta. Planificación y acciones dirigidas a lo preventivo exige coordinación interinstitucional al interior de cada municipio y a nivel región; para esto las premisas de las redes en salud son las más pertinentes. La Gobernación de Antioquía sugiere fortalecer las redes locales de atención en salud, este proyecto busca trascender lo municipal a lo regional.

“El enfoque de red en general supone una serie de interrelaciones de un conjunto de elementos jerarquizados y organizados de distinta manera pero que contribuyen armónicamente al cumplimiento de una función. Se entiende entonces por Red de Servicios de Salud, como un conjunto de unidades prestadoras de servicios de salud, articulados entre sí, ubicadas cada una de ellas en un Espacio poblacional concreto, con diferente capacidad de resolución de problemas de salud, apoyada en normas operacionales, en sistemas de información, comunicación, transporte, insumos y en recursos logísticos, de tal forma que en su conjunto proporcionen la respuesta adecuada a las necesidades de salud de la población.

Se entiende como U.P.S. toda persona o institución que tiene como finalidad prestar servicios de Salud: Puestos de salud, centros de salud, hospitales, farmacias, laboratorios, promotores, vigías, voluntarios, profesionales de la salud, parteras, y otros, tanto del sector público, como privado. o mixto.”<sup>2</sup>

### **Objetivos del proyecto**

- a) Brindar mayor cobertura, permitiendo el acceso a toda la población al tipo de atención más adecuada a su necesidad o problema de salud, enfermedad o invalidez.
- b) Jerarquizar la prestación de servicios de salud en niveles de atención, de forma tal que se prolongue la capacidad instalada permitiendo una mejor accesibilidad a los servicios.
- c) Conocimiento de la accesibilidad de la población a los servicios de salud en cuanto a la oferta, demanda, oportunidad del servicio, accesibilidad económica, geográfica, cultural y política.
- d) Asignación de un espacio - población a cada elemento o unidad prestadora de servicios.
- e) Conocimiento del inventario actualizado sobre los recursos humanos, físicos y técnicos existentes.
- f) Optimización de los recursos humanos, físicos y técnicos existentes.
- g) Diferentes interpretaciones y aplicaciones entre los funcionarios del sector salud, en los conceptos de red de servicios de salud, descentralización, sistemas locales de salud, (SILOS), Dirección Local de salud.
- h) La fragmentación de la Red de Servicios en redes por patologías y disciplinas o servicios que no permiten la racionalización de los recursos de la red en su conjunto.

### **12.1 Concepto**

“El enfoque de Red tiene implicaciones en la planificación de los servicios de salud. A pesar de la forma como se configura la oferta de servicios en las localidades, esta obedece a las demandas formuladas por la comunidad, a la voluntad política y técnica, a las

---

<sup>2</sup> La presente propuesta consigna el planteamiento de la tesis de maestría titulada *Análisis de la Red de Servicios de Salud en el Municipio de Apartadó* (1998), realizada por un equipo interdisciplinario.



**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, MUNICIPIO DE APARTADO**  
**PROYECTOS DE IMPACTO REGIONAL**

exigencias propias de su entorno inmediato de acuerdo con la situación del municipio o región. Tiene implicaciones también en lo que se refiere al desarrollo del recurso humano, de los recursos técnicos y físicos en los términos de cantidad, grado de especialización, complejidad y distribución, características que deben definirse dentro de los criterios de equidad, eficacia y eficiencia.”

Teniendo en cuenta que los municipios no cuentan con recursos para construir, dotar y destinar más recurso humano a nuevas unidades en salud, la red de servicios en salud es la alternativa más viable para ampliar las coberturas y afectar positivamente la salud física, mental y social en todas sus esferas.

Las instituciones en salud deben coordinar esfuerzos para cubrir las áreas y los ámbitos de acción que no han atendido, la mejor manera de hacerlo es fortaleciendo los municipios para luego concertar acciones de impacto regional. Es la mejor manera de redistribuir las cargas y los beneficios en medidas que vuelvan más equitativa y económica dicha función pública de los entes territoriales.

Es importante evaluar y reciclar experiencias fallidas de índole transmunicipal con el fin de superar errores que condujeron a ciertos fracasos, fundamentando así las posibilidades para que el intercambio de servicios en salud pueda sostenerse en el tiempo.

## **12.2 Implicaciones territoriales**

- a) Una vez establecida la Red Regional los municipios deben propender por mantener en óptimas condiciones la capacidad instalada para atención en salud.
- b) Deben establecerse indicadores para realizar seguimiento y control a las acciones implementadas.
- c) Los flujos de información, las bases de datos y los sistemas de información son nodales para la planificación en salud de acuerdo a las patologías, perfiles epidemiológicos y demandas regionales y zonales. Propuesta no solo para el sector salud.
- d) Debe realizarse un inventario cualitativo y cuantitativo (diagnostico) de recursos físicos, humanos, logísticos e institucionales para generar acciones precisas y acordes con las oportunidades y limitantes de cada municipio.
- e) A futuro los Planes de Desarrollo Municipal y los Planes de Atención Básica deben guardar armonía con los preceptos de la Red Regional que se plantea.
- f) Deben incluirse la consolidación de estrategias y acciones deliberadas con Entidades privadas y otros sectores sociales y políticos de los municipios.
- g) Las propuestas de vías y sistemas municipales y regionales de transporte consignadas en el P.O.T. asisten y apoyan tal propuesta.

### **LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U NAL. - U de A. - ESAP**

### **13. LABORATORIO REGIONAL DE SALUD PÚBLICA**

La salud pública es uno de los pilares de las funciones de los entes territoriales. Desde ésta se despliegan múltiples líneas de acción tendientes a una gestión integral en la prevención de los factores de riesgo para la enfermedad. Para ello, la investigación es la base para la toma de decisiones acertadas y coherentes con los perfiles epidemiológicos de las regiones.

Gran cantidad de causas recurrentes de consulta son todo un potencial de investigación y seguimiento de la región, para lo cual no existe la instalación indicada para responder a las demandas reales del gran Urabá. El Laboratorio Regional de Salud Pública tendría un radio de acción no solo para la Zona Centro, sino que por la dinámica que esta área viene teniendo, funcionaría como epicentro con respecto a Zona Norte, una parte del norte de Chocó y Córdoba. Carepa propone disponer del espacio para abrigar tal propuesta.

Entre otras, el laboratorio abarcaría funciones relacionadas con:

- a) Seguimiento a los indicadores de la salud ocupacional de la región.
- b) Análisis fisicoquímico y bacteriológico en cuanto a calidad de aguas.
- c) Seguimiento al saneamiento básico.
- d) Seguimiento en aguas, suelo, aire y seres vivos al impacto de sustancias como plaguicidas y pesticidas.
- e) Control de enfermedades de vectores tropicales.
- f) Suministrar insumos en lo que compete a la Seguridad Social en Salud.
- g) Análisis de alimentos y sustancias orgánicas.
- h) Al momento de contar con un Puerto cubriría las funciones de control y vigilancia de importados.

Se plantea para el mediano plazo.

#### **Objetivos del proyecto**

- a) Contar en Urabá con un laboratorio acondicionado para realizar estudios encaminados a ejercer control y vigilancia en asuntos relacionados con la salud pública.
- b) Poseer una instancia que asista parte de las funciones de las Secretarías de Salud, las Direcciones Locales de Salud y en general las competencias de las municipalidades en cuanto a planificación, control y vigilancia de riesgos ambientales para la salud.
- c) Tener la posibilidad de realizar seguimiento a factores de riesgo con el objeto de integrar las decisiones en salud a la planificación sectorial y estratégica de los municipios.
- d) Servir de arbitro al momento de realizar evaluaciones, medir impactos, ejercer seguimiento de indicadores y variables, y emitir información concerniente a las funciones descritas.

#### **LIBRO DE FORMULACIÓN**

**Convenio CORPOURABA - MUNICIPIO - U NAL. - U de A. - ESAP**

- e) Tener los medios para fundamentar y acertar en la prevención y promoción en salud con soportes técnicos confiables y de acuerdo a las prioridades.
- f) Al contar con macroproyectos o algunos proyectos productivos pueden ofrecerse servicios de laboratorio, por ejemplo, en auditoria a productos alimenticios, agropecuarios, etc.

### **13.1 Concepto**

El Laboratorio Regional de Salud Pública abrigaría funciones que se le han delegado a los entes territoriales, máxime en una zona con tal potencial geoestrategico con respecto al bosque húmedo tropical, con tal dinámica económica, poblacional y de uso y apropiación del medio.

Es fundamental deliberar las competencias y responsabilidades de los municipios para sacar adelante una propuesta de tal envergadura, discerniendo las limitantes y ventajas que ha tenido el Instituto de Medicina Tropical en la mira de evaluar tal experiencia.

Evaluando las funciones que tendría el Laboratorio es una propuesta importante y viable de ser aplicada por la dinámica que viene teniendo Urabá. Podría asumir algunas responsabilidades que está planteando el P.O.T. para los municipios en cuanto a control y seguimiento de indicadores en salud, medio ambiente, saneamiento básico e impacto de proyectos y actividades antrópicas en la salud y el entorno de la región.

### **13.2 Implicaciones territoriales**

- a) Uno de los primeros puntos de disertación es el lugar (municipio) que sería el mejor escenario para construirse tal laboratorio.
- b) La viabilidad financiera a nivel municipal, departamental y nacional para jalonar y sostener tal laboratorio debe incluir diversas instancias de salud en la toma de decisiones.
- c) Debe evaluarse tal proyecto en la perspectiva de no involucrarse la región en un proyecto que se constituya en un futuro “*elefante blanco*”.

## **14. HOSPITAL MENTAL REGIONAL**

“La problemática de orden mental, en el país, es considerada como una prioridad de salud pública, manifestada a través de: la violencia, maltrato infantil e intrafamiliar, el consumo de sustancias psicoactivas y trastornos mentales específicos. Algunas etapas y acontecimientos cruciales del ciclo de vida, requieren de espacios y de apoyo institucional para abordarlas de manera que beneficie al individuo, a su grupo familiar y social.”

Urabá comienza a poseer circunstancias típicas de trastornos mentales. Por diversas causas, entre ellas el conflicto armado, es recurrente la presencia de personas con cuadros que

requieren tratamiento y atención siquiátrica. Por no existir la capacidad instalada para tales patologías es común que muchos pacientes deban remitirse a la ciudad de Medellín, lo cual dificulta el éxito de los tratamientos por cuanto se distancian los pacientes de su círculo familiar.

Tanto en lo preventivo como en lo curativo la salud mental acompaña las políticas temáticas relacionadas con familia, grupos vulnerables, violencia, sistema educativo, red de servicios y redes de apoyo psicosocial en diversos ordenes. El Hospital Mental de Urabá cubriría no solo la atención siquiátrica sino que haría las veces de institución encargada de canalizar diversos programas de prevención y promoción en salud a manera individual y comunitaria.

Se plantea para el mediano plazo. Se plantea a través del P.O.T.

#### **14.1 Concepto**

La complejidad de Urabá en su ambiente político y social se ha hecho sentir en la salud mental de personas y comunidades. De los trastornos de estrés protraumático han surgido cuadros donde se muestra la salud mental desestabilizada. Al respecto, las unidades de salud no poseen la capacidad para acompañar en óptimas condiciones tales circunstancias. La Propuesta de Hospital Mental Regional se plantea como la respuesta a una región que funciona como centralidad y que tiende a presentar un número ascendente de personas que deben tener tratamiento psiquiátrico continuado, donde no solo se asista la enfermedad sino desde donde se generen procesos estructurales de prevención en salud mental con trabajo de grupo y comunitario, lo anterior encaminado a prevenir factores de riesgo que impidan el normal desenvolvimiento del entramado social.

#### **14.2 Implicaciones territoriales**

- a) Debe examinarse muy detenidamente la viabilidad para construirlo cuando algunos Hospitales Mentales de ciudades capitales han insinuado su clausura por ausencia de presupuesto.
- b) Es preciso evaluar la pertinencia de una construcción nueva o más bien de la ampliación de los hospitales existentes con pabellones acondicionados para el despacho, la atención y coordinación de programas conexos con la salud mental.
- d) Uno de los primeros puntos de disertación es el lugar (municipio) que sería el mejor escenario para construir el Hospital Mental.
- c) Es preciso aclarar las competencias y responsabilidades de los municipios del área de influencia en tal proyecto.