

I. SINTESIS DEL DIAGNOSTICO

1.1. Dimensión Político Administrativa

1.1.1. Principales problemas o desequilibrios.

Debilidades

Por la dinámica del entorno con sus vertiginosos cambios de tipo económico y social, las tendencias y las potencialidades de desarrollo del municipio, se concluye que el modelo administrativo es poco funcional y en general el sistema de dirección del municipio es inapropiado y con muy poca capacidad de respuesta y de adaptación.

Hay poca determinación y baja capacidad por parte de la administración municipal para coordinar y controlar las múltiples intervenciones que a todo nivel (nacional, departamental, estatal, privado) se da en el territorio municipal. El principal efecto de la anterior situación ha sido la confluencia desordenada de políticas, programas y en general iniciativas en el territorio municipal que no consulta el interés, ni la realidad local. Aspectos que por demás han creado una alta dependencia político –administrativa del sistema local hacia el nivel regional y nacional. En resumen se podría decir que esta poca capacidad de autodeterminación no se traduce en cosa diferente que en una baja o ausencia total de Gobernabilidad.

Históricamente no han existido planes o programas de desarrollo coherentes para la zona rural. Hecho que se refleja en el pobre sentido de pertenencia sobre esta parte del territorio municipal. Es evidente también el desequilibrio en la inversión de recursos, si se compara con la asignada a la cabecera municipal.

Tampoco ha existido en el municipio una permanente y efectiva política financiera. Los entes descentralizados por ejemplo han establecido y operado bajo sus propios criterios financieros.

Existen bajos niveles de participación e intervención de la ciudadanía en los procesos de gestión para el desarrollo, hecho que expone a la democracia local a una situación de alta vulnerabilidad. Esta situación se puede explicar por la confluencia de vario factores entre los que se cuentan:

El estilo de dirección se sigue caracterizando por ser autocrático y rígido. Hay una baja capacidad para generar procesos participativos y de co-gobierno; las decisiones municipales se centralizan en los niveles jerárquicos superiores con baja concertación, coordinación y comunicación en los niveles inferiores. Además, son decisiones de tipo fragmentario y rutinario en la gran mayoría de los casos; por tanto, no imperan decisiones de envergadura que den solución a problemas estructurales del municipio.

La debilidad institucional y el bajo grado de desarrollo político de las organizaciones de la sociedad civil. (Grupos organizados y órganos consultivos). Aunque ellos están legalmente constituidos y se conocen de forma general los mecanismos de participación, es evidente su desorganización interna y su bajo impacto e incidencia en el proceso de gestión del desarrollo local.

Hay bajos niveles o capacidad de gestión por parte de las jerarquías municipales o de la dirigencia local para canalizar recursos desde los diferentes ámbitos (regional, nacional o internacional), para generar recursos propios o simplemente para administrar de buena forma y hacer que estos se traduzcan en alternativas viables y concretas de desarrollo.

Este bajo nivel de gestión se evidencia en las dificultades enfrentadas para obtener óptimos niveles de eficiencia y efectividad; en la poca cohesión de la administración municipal para dar cumplimiento a sus funciones; en la pobre ejecución presupuestal; en la escasa capacidad de concertación y en lo difícil que resulta promocionar de forma unificada el desarrollo municipal.

Las instancias gubernamentales locales, los procesos administrativos que representan o que se reconocen como parte de una buena gestión, no se asumen como prácticas necesarias, sobre todo las que tienen que ver con la planeación y la evaluación y seguimiento. Frente a estos dos aspectos hay que decir que aunque existen planes y programas definidos por los diferentes sectores o componentes del desarrollo (plan educativo, plan municipal del deporte, etc.), las acciones de las instituciones en muy pocos casos obedecen a los parámetros preestablecidos. Dicho de otra forma, las acciones ejecutadas son en muchas ocasiones de carácter espontáneo y las respuestas no son dinámicas, ni efectivas. De otra parte, los sistemas de autocontrol al interior de las instituciones son deficientes, así mismo la fiscalización externa por entes autónomos y los procesos de veeduría ciudadana en muchos casos son acomodados o de poca incidencia.

La planta de cargos en la administración municipal se caracteriza por su poca profesionalización. A esto se suma el hecho de que los programas de mejoramiento continuo dirigidos al personal son esporádicos. De igual forma se destaca que a la fecha no ha sido establecido o implementado un programa integral de motivación del talento humano y de bienestar laboral al interior de la administración.

Limitantes o Amenazas

Hay una evidente deslegitimación del Estado o sea del municipio en su condición de garante del interés colectivo o de articulador de los intereses diversos. Esta poca creencia o valoración del estado (municipio) se ha producido en parte por el bajo nivel de desarrollo institucional y el pobre resultado en la gestión de los entes administradores locales, pero sobre todo porque la corrupción ha irrumpido con fuerza en la estructura política institucional del municipio, convirtiéndolo básicamente en un régimen excluyente, clientelista y connivente. Sin querer decir con ello que la corrupción sea un fenómeno exclusivo del sector público, la desconfianza en las instituciones y en los voceros comunitarios (Alcalde – concejales – servidores públicos – representantes de las organizaciones de base) es total. En el inconsciente colectivo están totalmente estigmatizados. Hay una sensación fatalista de "aquí todo se lo roban".

La situación de elevado rezago presupuestal, gobernada por la mala coordinación y correspondencia entre los ingresos efectivos de tesorería, la situación presupuestal y la ordenación (ordenamiento) del gasto; la existencia de una estructura financiera no viable ni en el corto, ni en el largo plazo, donde lo que prima es el esquema subsidiario de la administración central y sus institutos descentralizados y la situación de crisis fiscal y económica en general, son aspectos que hacen presagiar que la solución de corto plazo a los problemas de Buenaventura y el encarrilamiento a la senda de un proceso saludable de desarrollo va a ser una experiencia de grandes traumatismos y decididos sacrificios.

Para evidenciar lo anterior, hay que decir que a la fecha no se ha logrado renegociar el 10% de la deuda pública consolidada a 1.998, tampoco la aprobación del programa de saneamiento fiscal por parte de Hacienda y crédito público. Para el primer caso sólo se ha logrado la renegociación de la deuda con uno de los acreedores (INFIVALLE) y para el segundo (2do) no se ha cumplido con todos los requisitos exigidos por el ministerio. Un hecho complementario que agrava la situación es el fuerte incremento en los niveles de cartera morosa, lo que exigirá complementar la estrategia de cobro persuasivo, reforzar la de cobro coactivo y establecer nuevos controles para disminuir los niveles de evasión fiscal.

No se puede desconocer que aún después de implantada la medida de la reforma administrativa a Octubre de 1.998, se sigue manteniendo una elevada carga laboral, dictada especialmente por un alto nivel de influencia política. Por dicha razón el Ministerio de Hacienda ha condicionado su ayuda financiera a una reducción de 400 empleados aproximadamente, incluyendo personal de entes descentralizados. A esto se agrega que a la fecha no existe una definición de los procesos y procedimientos administrativos, ni tampoco manuales específicos de funciones por cargo. Situaciones que sin duda siguen tornando el esquema administrativo lento, no competitivo y vulnerable a las intervenciones desde otros niveles.

La difícil situación de crisis económica y financiera presente a escala nacional, departamental y municipal, hace difícil presagiar óptimas soluciones a corto plazo para los múltiples problemas financieros y administrativos del municipio, ya que las alternativas de ayuda se han limitado considerablemente.

El excesivo y gradual recorte que por concepto de ayudas o cofinanciación aportan instituciones del orden internacional y nacional, han limitado la continuidad y/o culminación de diversas iniciativas de desarrollo en el municipio, no cumpliéndose con las metas de bienestar estipuladas por ellas y desmejorando las condiciones socioeconómicas de la población.

La ciudad no cuenta con un adecuado marco normativo que regule de forma seria y estable las diferentes actividades en Buenaventura. Las reglamentaciones no siempre son las más óptimas y si se tienen no se hacen cumplir.

En virtud de los grandes déficits en infraestructura y equipamiento, los esfuerzos y los recursos podrían seguir destinándose como hasta ahora se ha hecho a cubrir tales falencias, descuidando procesos de suma importancia como pueden ser por ejemplo: los de fortalecimiento institucional de grupos organizados de la sociedad civil, la promoción de la participación comunitaria y en general fortalecer el ejercicio democrático entre otras muchas estrategias de formación de capital social y humano, como fue el programa de formación de cultura ciudadana, que en su subprograma de convivencia plantea diseñar y ejecutar programas para el fortalecimiento de los procesos organizativos de la sociedad civil e impulsar y fortalecer la participación ciudadana, comunitaria y social en los procesos de desarrollo local.

Estos programas citados, establecen también unas metas a ser logradas en el actual periodo de gestión, dentro de ellas cabe mencionar:

El desarrollo total del programa de fortalecimiento al funcionamiento de las juntas de acción comunal (JACs) y las juntas administradoras locales (JALs); la construcción y fortalecimiento de la comisión municipal para la participación ciudadana; la constitución y fortalecimiento de los comités de veeduría ciudadana en las 12 comunas y los 19 corregimientos del municipio, hasta constituir y fortalecer la red municipal de veeduría ciudadana.

Fortalezas

Ya se ha incluido en el plan de desarrollo y en los diagnósticos previos a este ejercicio, la necesidad de reforzar el proceso de la descentralización. Se plantea por tanto la necesidad de crear nuevos mecanismos que ayuden a fortalecer dicho proceso con el fin de que la administración central alcance mayor dinámica, presencia y grado de cobertura en toda la extensión del territorio municipal. Se cuenta en el municipio con una nueva reforma tributaria en la que se incluyen la creación de nuevos impuestos, la actualización del inventario catastral y demás iniciativas que apuntan a fortalecer el estado de las finanzas públicas municipales.

Existen instrumentos legales y programas de ayuda tanto a nivel internacional, como nacional, dirigidos a fortalecer la gestión pública municipal y por ende el desarrollo institucional del municipio, prestos a ser utilizados y aprovechados.

Concientización y disposición de cambio al interior de la administración debido a los bajos niveles de eficiencia y eficacia alcanzados durante los últimos años de gestión.

Se han constituido importantes espacios de concertación para el diseño de políticas, planes y programas con los diferentes sectores y grupos institucionales y de la sociedad civil del municipio.

Declaración de Buenaventura como Zona Económica Especial de Exportación.

Aspectos de mayor consideración dentro de la problemática según consenso de expertos

1.1.2. Problemática

Aparte de la connotación que se tenga dentro de la problemática, las variables identificadas como más representativas y que vulneran la organización político –administrativa territorial, son las siguientes:¹

Débil liderazgo político y bajo nivel de gestión colectiva de la dirigencia local para promocionar en forma unificada el desarrollo municipal. *

Debilidad institucional y de desarrollo político de las organizaciones de la sociedad civil.

Carencia de una identidad colectiva, que se refleja en la forma de intervención en el territorio y de gestión para el desarrollo del mismo ante instancias de mayor jerarquía.

Bajos niveles de participación e intervención de la ciudadanía en los procesos de gestión para el desarrollo. *

Alta confluencia de políticas nacionales y departamentales en el Municipio que no consultan los intereses y la realidad local.

Alta descoordinación institucional y baja presencia y poder de auto determinación de la administración local ante las constantes intervenciones de organizaciones del Estado en el territorio municipal.*

Alto índice de influencia política en la administración y dirección del municipio de Buenaventura.

La toma de decisiones en la administración se concentra en el nivel jerárquico alto (nivel directivo y ejecutivo).

Existencia de una pobre ejecución presupuestal, sumado a la falta de gestión para captar recursos de ley o para generar recursos propios.*

Alta dependencia del sistema local, creada en lo político, administrativo y productivo hacia el nivel regional y nacional.

Bajo sentido de pertenencia y bajos índices de apropiación de los actores locales.

Deficientes procesos de planeación para el largo plazo, débiles sistemas de control, ahondado con actitudes culturales negativa hacia estos mecanismos.*

Falta de políticas Municipales y construcción de una agenda pública.Falta de descentralización administrativa al interior del municipio.

¹ La metodología que se utilizó para determinarlas fue la del ábaco Regnier. Esta fue seguida por un grupo de personas con amplia experiencia en el campo y que para el caso será llamado consenso de expertos:

* Las variables o aspectos señalados son los que se han considerado como los de más peso o influyentes dentro de la problemática político –administrativa.

No se tiene una visión periférica del municipio y la región.

1.2 Dimensión Social

1.2.1 Sector Educativo

Problemas y Desequilibrios

Los principales problemas se resumen así:

- ◆ Baja cobertura, especialmente en los niveles preescolar, básica y de adultos; y baja calidad en los niveles básicos y superior no formal. Lo anterior podría explicarse por la existencia de múltiples factores entre los que se cuentan:
 - Σ La utilización de métodos inadecuados de alfabetización;
 - Σ Métodos ineficaces de seguimiento y control a los procesos educativos, especialmente en la zona rural;
 - Σ Ausencia de compromiso de los docentes para posibilitar el desarrollo del sector;
 - Σ Falta de automotivación y bajo sentido de pertenencia tanto de los docentes como de los alumnos;
 - Σ El debilitamiento institucional de la Secretaría de Educación Municipal, lo cual no le ha permitido a ésta liderar un proceso claro de articulación de todas las acciones ejercidas por las instituciones educativas, menos aun, establecer los mencionados sistemas de control al sistema educativo en el municipio. No se regula por ejemplo en los centros de enseñanza superior el contenido curricular, ni los métodos pedagógicos aplicados, los cuales son permeados por la llamada Autonomía Universitaria.
- .. *La región del Pacífico y Buenaventura en particular ha visto llegar los múltiples cambios y tendencias educativas que imperan en el mundo ya que ha adoptado la nación en la última década, convertidos en acciones atrasadas y dispersas. Dentro de estos grandes cambios, se podría contar por ejemplo con la educación desescolarizada, el analfabetismo total, la promoción de la educación no formal y la inserción de metodologías y tecnologías de avanzada en comunicación. La endogenización de la investigación en los diferentes niveles educativos. Siguiendo así la situación es difícil entonces contar con una educación competitiva que acceda y aproveche unas condiciones favorables dadas por las nuevas disposiciones traídas con la globalización y la apertura nacional, por ejemplo.*
- ◆ El personal docente no tiene un nivel de profesionalización óptimo. Una gran mayoría no cuenta con título profesional.

Limitantes o Amenazas.

Deficiente pertinencia de los programas curriculares aplicados en la zona. Un ejemplo de ello es que los programas pedagógicos no contemplan la educación ambiental y etnocultural, como modalidades prioritarias dentro de los programas, limitando así el buen manejo de las áreas de protección, y manejo cultural de estos, entre otros aspectos.

- ◆ La mayoría de los estudiantes no continúan sus estudios debido a las precarias condiciones económicas en que viven ellos y sus familias en general, siendo esta situación más crítica para la zona rural donde muchos jóvenes se ven obligados a abandonar sus estudios por razones de orden económico- cultural, debido a las estrategias adaptativas de supervivencia.
- ◆ No existen óptimas bibliotecas públicas que complementen de buena forma el sistema educativo municipal.

- ◆ En general hay que decir que la educación en Buenaventura presenta condiciones inapropiadas para enfrentar los nuevos desafíos. La actual oferta laboral por ejemplo, no se adecua a las exigencias de compañías altamente tecnificadas.

Oportunidades

La existencia de una infraestructura portuaria y un entorno rodeado de rica biodiversidad ofertan posibilidades al "desarrollo investigativo y experimental" en la zona, con miras a su manejo racional y comercial sostenible.

El Plan de Desarrollo Municipal ha establecido en el subprograma de educación una serie de acciones y de metas que de ser trabajadas y asumidas, podrían conducir a importantes logros en términos de ampliación de la cobertura y mejoramiento de la calidad.

Ejemplo de estas iniciativas son:

La legalización de las escuelas populares, la promoción de creación de colegios o programas técnicos de acuerdo a la vocación de la zona rural del municipio; el desarrollo de programas de promoción y fortalecimiento de la educación superior, la democratización de la vida escolar, de control al ausentismo de los docentes municipales, de control a los programas de extensión y el de la implantación del idioma inglés como segunda lengua.

En algunas de estas iniciativas ya se trabaja como es el caso del programa de cualificación de docentes; reestructuración de programas curriculares en todos los niveles educativos incluidos sus contenidos estratégicos, pedagógico, sistema de relaciones y procesos evaluativos; reestructuración encaminada al establecimiento del modelo etnoeducativo.

Presencia de la Universidad del Pacífico.

Impulso a los procesos etnoeducativos.

Diversidad étnica y multiculturalidad

Conciencia colectiva por la necesidad de mejorar la educación. Varias empresas del sector privado por ejemplo han demostrado su interés por mejorar el nivel educativo municipal e incluso ya se han realizado alianzas entre este sector y algunas instituciones educativas

1.2.2 Sector Salud.

Problemas o Desequilibrios:

Baja cobertura de servicios en el nivel primario

Baja cobertura en la vacunación (inmunizaciones)

Se siguen registrando altos niveles de mortalidad y morbilidad comparados con los promedios nacionales. Para el caso de la morbilidad, las enfermedades inmunoprevenibles, endémicas y de transmisión sexual están por encima de los promedios referidos.

Hay un déficit considerable de recurso humano destinado a la salud pública.

Existe una pésima dotación de equipos en todas las dependencias del sector público que se hace evidente en los centros y puestos de salud.

No hay una disponibilidad de medicamentos básicos como: antibióticos, sueros, antiofídicos, coagulantes, anestesia e instrumentos básicos.

Falta concertación entre el sector público y el privado dentro del sistema de seguridad social, ocasionando dispersión de acciones y una alta inversión, en muchos casos sin necesidad, a lo que se agrega la duplicidad en el aseguramiento del sistema de seguridad social.

Poca efectividad en los sistemas de vigilancia y control y en la dirección del servicio de salud. Se evidencia una debilidad institucional casi que generalizada en todas las instituciones vinculadas al sector, especialmente de la Secretaría de Salud Municipal, y sus esfuerzos y logros alcanzados en los dos (2) últimos periodos de gobierno, son todavía múltiples los aspectos sobre los cuales se tiene que trabajar para alcanzar mejores niveles de gestión (ej: implantación de un sistema de información y de una unidad de análisis de la información municipal que permita conocer niveles de prevalencia, incidencia y tendencia de los diferentes eventos; definición de procesos, procedimientos y funciones, etc.).

El comité de vigilancia epidemiológica municipal no opera adecuadamente.

Deficientes e inadecuados programas de control prenatal.

La promoción y prevención son insuficientes y esporádicas en su ejecución.

Sigue sin implantarse completamente un programa de atención básica.

Existe aún un gran desconocimiento de la sociedad civil en lo relativo a sus deberes y derechos para la obtención de un adecuado servicio en la salud.

Limitantes o Amenazas:

Hay ciertos factores externos que al conjugarse, están propiciando la ocurrencia de enfermedades inmunoprevenibles (tétano neonatal, difteria); enfermedades tropicales (la malaria – dengue – leishmaniasis – etc.). Ejemplo de ellos es el factor climático (el nivel de lluvias promedio en la zona municipal es de 7.789 mm y 28°C de temperatura); las condiciones geofísicas del suelo, que dificultan el acceso a los servicios de salud institucional; la deficiente cobertura y la mala calidad de los servicios complementarios (servicios educativos, públicos domiciliarios – etc.); el bajo nivel de desarrollo económico que prima en la zona; la preferencia de un amplio porcentaje (%) de la población por acudir o hacer uso de tratamientos alternativos o mágico religiosos a nivel curativo.

El agua para consumo humano es de muy baja calidad en la zona rural no se cuenta con ningún tipo de tratamiento, es familiar y en la zona urbana podría calificarse de regular.

Hay deficiencia en el manejo de la salubridad en los sectores marginales, con especial énfasis en las zonas palafíticas.

A las alteraciones psicológicas ocasionadas principalmente en la zona céntrica de la ciudad por el alto tráfico presente y los obstáculos a la libre movilización, se suma la carencia total en toda la ciudad y al interior de las comunas de lugares para el goce y la lúdica.

A pesar de encontrarse la ciudad ubicada en un territorio de alta biodiversidad y contar con inmensos recursos proteínicos, la base alimenticia de la población no es balanceada y se sustenta sólo en harinas, plátano, yuca y maíz. Explicado por las costumbres culturales, el bajo poder adquisitivo de la población, por tradición Buenaventura no es una zona productiva de alimentos de la canasta familiar, etc.).

Debido a la crisis hospitalaria, solo dos centros y dos puestos de salud están operando en la actualidad, presentando condiciones de hacinamiento. Esta situación implica mayores riesgos, si se tiene en cuenta que el 20% de los pacientes presentan infecciones de consideración y no existen zonas especiales de aislamiento, como también elementos indispensables de protección para el personal que labora (médico y paramédico) en los centros asistenciales.

Oportunidades:

El Plan de Desarrollo Municipal en su subprograma de salud, correspondiente a la estrategia de formación de capital humano y social, propone como una de las formas de bajar las tasas de morbilidad y mortalidad registradas en el municipio y aumentar el número de afiliados al sistema local de salud:

Utilizar la estrategia de atención primaria en salud, como medio de gestión primordial para desarrollar el sistema municipal de seguridad social.

Establecer los mecanismos y sistemas de control para ejercer adecuado seguimiento a las EPSs e IPSs públicas y privadas que operan en el municipio. Inclusive la conformación de ligas de usuarios para cada una de las ARSS, EPSs e IPSs).

Estimular el uso de medicinas alternativas milenarias y la articulación del conocimiento etnobotánico como los agentes no formales al sistema local de salud.

Crear o institucionalizar un sistema de estímulos a los empleadores, para afiliar a los empleados y trabajadores independientes al régimen contributivo, de manera especial a la población rural.

1.2.3 Sector Vivienda.

Debilidades

La problemática se resume en el aumento de la subnormalidad, la cual es determinada por la mala calidad de la vivienda y su ubicación en zonas de alto riesgo; la falta de planificación y de gobernabilidad, hechos que determinan una ocupación del suelo en forma espontánea y dispersa. Son varios los hechos que pueden explicar la anterior situación, entre los que se cuentan:

- ◆ Los programas que se han planteado para dar soluciones a los problemas de la vivienda, no responden a las condiciones físicas o culturales del medio, tampoco proponen soluciones integrales que contribuyan a un mejoramiento del hábitat, especialmente en las zonas clasificadas en los estratos 1 y 2, los cuales constituyen el 60% del total del territorio urbano.
- ◆ Ha existido el beneplácito de las Administraciones Locales y las autoridades policivas para la localización de asentamientos urbanos en zonas de alto riesgo; sin considerar aspectos contraproducentes como la imposibilidad de equipar estas áreas con servicios públicos domiciliarios.
- ◆ No han existido políticas claras de construcción y autoconstrucción por los actores involucrados en la promoción de los programas.

Limitantes o amenazas.

Entre las limitantes que se antepone al buen desarrollo de la vivienda en Buenaventura se cuentan:

- ◆ El bajo nivel económico de la población que le dificulta tener acceso a viviendas de condiciones dignas.
- ◆ La falta de apoyo empresarial para impulsar programas de vivienda.
- ◆ Incapacidad financiera de la administración municipal para la ejecución de los programas institucionales.

Oportunidades

Las oportunidades y acciones a desarrollar, se pueden sintetizar en la ejecución de los programas de vivienda ya definidos para el Municipio y que hasta la fecha han sido imposibles concluirlos en su totalidad. Complementado con un sistema normativo que oriente los diseños que permitan optimizar aquellos recursos como el agua y condiciones físicas (brillo solar, vientos, etc.) que posibiliten un mejor hábitat.

1.2.4 Sector del Transporte.

Debilidades

- ◆ La infraestructura de transporte con que se cuenta, es completamente inadecuada y no garantiza la interconexión entre las comunas, los municipios limítrofes, la cabecera con zona rural, amén de ser limitado a nivel intermunicipal.
- ◆ Una de las grandes debilidades es el no poder contar con una fuerte cultura ciudadana que garantice la buena utilización del sistema disponible y el respeto por el peatón.
- ◆ Se observa también que no existen planes específicos pensados a largo plazo que permitan articular el Sistema Nacional a las necesidades de tipo regional y local; hay poca capacidad de control sobre el sistema por parte de la Administración Municipal y sobre todo no se han establecido políticas claras que hagan viable y racional el transporte para los años venideros.
- ◆ Por otra parte, hay que anotar que una limitante la constituye el tipo de conformación fisiográfica del territorio, que por sus características dificulta el trazado de vías de comunicación, la construcción de las mismas, trayendo sobrecostos e incapacidad en la operación de los vehículos.

Oportunidades

↳ En Buenaventura se encuentra el principal puerto internacional marítimo del país, por lo cual el gobierno nacional plantea macroproyectos viales para acercar las regiones de producción o industriales al puerto. Se plantean los siguientes proyectos:

∑ Accesos integrales al Pacífico: Proyecto que se adelantará en dos fases. La Fase I (1996-2000) incluye la adecuación de la infraestructura existente y la elaboración de los estudios necesarios para la ampliación de la capacidad de la infraestructura. La Fase II (1997-2003) incluye la ampliación de la capacidad portuaria de Buenaventura y el mejoramiento del corredor vial Buenaventura - Bogotá.

FASE I: Adecuación de la Infraestructura Existente: Así:

- ∑ Profundización del Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura
- ∑ Construcción de la Vía Alternativa Buga-Buenaventura.
- ∑ Rehabilitación de la Red Férrea de Occidente
- ∑ Adecuación de la Infraestructura Aeroportuaria y Vías de Acceso Regionales

↳ Por otra parte, buscando un desarrollo integral de la zona de influencia del proyecto, los entes territoriales impulsarán la rehabilitación de las vías Cali Quemaral-Zabaletas-Buenaventura y Juanchaco-Ladrilleros-Buenaventura. Estos proyectos podrían ser apoyados a través del Fondo de Cofinanciación de Vías, acorde con la normatividad vigente.

FASE II: Ampliación de la Capacidad Portuaria de la Zona del Pacífico y Mejoramiento del Corredor Vial Buenaventura - Bogotá:

↳ Desarrollo Portuario del Estero de Aguadulce

↳ Mejoramiento del Corredor Vial Buenaventura - Bogotá

Costo y financiación: El costo total de las obras requeridas para el Acceso Integral al Pacífico oscila entre US\$ 1.414,3 millones y US\$ 1.524,3 millones (US\$ 674.3 millones la Fase I, y entre US \$740 y US \$850 millones la Fase II), de acuerdo con la opción que finalmente se adopte para el cruce de la Cordillera Central en la vía Buenaventura - Bogotá.

- La vía Alternativa Interna: Debido a que la doble condición de la Avenida Simón Bolívar (tiene carácter nacional y municipal), limita sus opciones de competitividad ya que como se anotaba anteriormente se presentan congestiones en sectores específicos de la vía con trancones de 1 a 3 horas en promedio, afectando así tanto la vida normal de la ciudad como el comercio internacional del país. Esta situación motivó un proyecto concertado entre el gobierno nacional y el local que se denomina VIA ALTERNATIVA INTERNA. Las características del trazado son:
 - Longitud de recorrido de 11 kms.
 - Afectación predial minimizada
 - Especificaciones de diseño para vía industrial.
 - Velocidad de diseño de 60 - 70 K/h
 - Valor estimado de construcción:
 - Estructuras \$16.610 mlls.
 - Obras civiles \$15.630 mlls.
 - Valor estimado de predios a comprar \$5.100 mlls.
 - Para un total de \$37.340 millones.
 - Las estimaciones de tránsito en períodos de cinco años oscilan entre 3.663 vehículos/día en el año 2.000 hasta 6.854 vehículos/día en el año 2.025.
 - Traslado de la línea férrea. FERROVIAS ante solicitud del equipo del POT, estudia la alternativa de trasladar la línea actual, conservando el eje de la vía alternativa interna. Esta situación permitiría solucionar las invasiones que se han dado sobre la franja de seguridad del ferrocarril.
 - El Antepuerto de Buenaventura: Se define como un sistema integrado de facilidades físicas, información y servicios para acoger, coordinar y controlar la oferta de camiones con destino a los recintos portuarios.
- ↳ Posibilidades de desarrollar proyectos y programas de transporte multimodal, que den soluciones con menores costos a las problemáticas actuales y permitan compatibilizar los sistemas de transporte y los intereses económicos nacionales y regionales con los locales.
- ↳ Disposición de esteros y canales que circundan la ciudad, este gran potencial debe habilitarse para crear una óptima posibilidad de ampliación de su sistema de transporte.

1.2.5 Sector Recreación y El Deporte:

Problemas o desequilibrios:

Bajo el precepto que la recreación y el deporte son un servicio social básico, es importante acotar que su prestación es de baja cobertura y deficiente gestión. Hecho que se explica en la sucesión de diversas situaciones como por ejemplo la falta de coordinación y continuidad en las iniciativas deportivas y recreativas; la escasa capacitación o formación profesional de instructores o dirigentes deportivos, la pobre dotación de implementos deportivos, el juego politiquero a que está sometida la construcción de infraestructura, entre muchos otros aspectos.

En general la ciudad como la zona rural, presentan desequilibrios en materia de escenarios deportivos, al no contarse en muchos asentamientos con una mínima infraestructura, y con programas constantes que potencien el recurso humano local.

En la zona rural, la infraestructura existente, generalmente consta de un lote adecuado por las mismas comunidades, cercano al asentamiento, para la práctica exclusiva del fútbol, sobre suelos muy húmedos y cenagosos, y en pocos casos la presencia de canchas múltiples construidas unas y otras sin terminar, especialmente en los grandes asentamientos y en aquellos donde se han presentado procesos de concertación intersectorial, tal como aconteció en aquellas comunidades que cruza el poliducto.

Oportunidades:

La existencia de programas y políticas deportivas nacionales y departamentales y diferentes disposiciones jurídicas (Ley 181/95; Ley 19 /93; Ley 60/91) que aparte de constituir todo un marco legal y normativo, representan un importante sostén para el buen desarrollo del sector.

El Plan de Desarrollo Deportivo y Recreativo para Buenaventura el cual determina algunos parámetros de acción sectorial para los próximos 5 años y que surgió de un diagnóstico elaborado para el mismo. Las condiciones biotípicas y físico atléticas de los hombres y mujeres de la región del pacífico colombiano.

Lo anterior puede explicar el porqué los deportistas de la región han sido exitosos en el desempeño de sus prácticas competitivas a través de los años. De ser aprovechado todo este inmenso potencial, valiéndose para ello de una formación y un adiestramiento científico dirigido, se convertirá Buenaventura en una gran cantera de deportistas y glorias departamentales, nacionales y por qué no internacionales. Bajo esta óptica, hay que hacer una especial consideración de la raza negra, la cual constituye alrededor del 90% de la población bonaverense, que según estudios realizados sobre fenotipos (parte expresiva de la genética), posee condiciones que le permiten desarrollar una mejor capacidad y carga física de un deporte:

"El negro tiene una densidad muscular mayor a la del blanco. Tiene un contenido muscular de 75 a 85% y uno graso tan solo del 12 al 15%; en tanto el blanco tiene un tejido muscular de 50 a 60% óptimos para el desarrollo del deporte. El negro cuenta con un tendón de más en ambas extremidades inferiores, brindándoles mayor fortaleza. A nivel del pie, poseen tres acolchonamientos más que el que posee el resto de las razas humanas, permitiéndole la capacidad de saltar más alto (el blanco realiza un salto promedio de 40 a 45 centímetros, en tanto el negro lo hace de 80 a 85 centímetros). Cuenta con una fibra de contracción rápida mayor que la del blanco, lo que le permite una mayor explosividad y movimientos rápidos. A lo anterior se suma, que por el hecho de venir de zonas de gran riqueza natural, basan su alimentación en el fósforo, manifestada en una mejor respuesta físico – funcional/energía)².

1.2.6. Sector de Convivencia y La Seguridad Ciudadana.

² Entrevista al licenciado Gilberto Montoya y Emilio Fernández de Soto. Fondo Mixto de Promoción del Deporte. Gobernación del Valle.

Problemas o desequilibrios:

Hay en la localidad, una convivencia ciudadana fragmentada y erosionada, presentándose además un serio deterioro en los niveles de seguridad ciudadana. Hoy a Buenaventura se la reconoce como el Municipio, aparte de Cali, más violento del Valle del Cauca, en donde delitos como los homicidios, los hurtos, las agresiones personales se presentan con mayor incidencia que en el resto de localidades. A esto se suma que la carretera "Cabal Pombo", principal vía de conexión del municipio y de mayor importancia comercial, es también una de las vías más vulnerables del país donde se presentan diversas tipologías de actos en contra de la vida, la seguridad y la economía nacional y doméstica. Son diversas las explicaciones que pueden existir para la ocurrencia de tales situaciones entre las que se pueden encontrar: el debilitamiento de la estructura familiar estrechamente ligada a la crisis de valores; la pobre administración de justicia y defensa de los derechos ciudadanos; el escaso compromiso ciudadano con el mejoramiento de los problemas de su entorno; la debilidad institucional y precaria gestión de las organizaciones de la sociedad civil constituida y de los entes que importen justicia y control en la sociedad; el desdibujamiento de las nociones de solidaridad y de compromiso social como normas básicas para la obtención de una óptima convivencia ciudadana. Además que los procesos educativos, formativos y participativos en muchos de sus postulados no responden a los patrones culturales predominantes, que los hace poco representativos.

Limitantes o Amenazas.

- ◆ A pesar de reconocerse Buenaventura como un municipio violento, no existen aún herramientas que permitan cuantificar (censos delictivos), ni cualificar (centros de investigación) la criminalidad en el municipio y así mismo poder intervenirla de manera objetiva.
- ◆ Debido a su localización, infraestructura y actividad portuaria, Buenaventura es considerada un lugar estratégico para la comercialización de armas y drogas (narcóticos) por parte de los diferentes grupos delictivos y al margen de la ley.
- ◆ Presencia permanente de los grupos guerrilleros y de grupos de autodefensa.
- ◆ La baja credibilidad que merecen las instituciones responsables de la promoción de la convivencia y el control de la seguridad ciudadana. Imagen que es producto de la baja gestión, los casos evidenciados de corrupción y el bajo control en los aspectos que tienen que ver con la promoción de los derechos humanos, entre otros.
- ◆ Baja centralidad de algunos asentamientos y carencia de vías, que impide la respuesta inmediata de las fuerzas armadas frente a hechos delictivos.
- ◆ Ausencia permanente de personal de las fuerzas armadas en los sitios de mayor jerarquía en las cuencas.
- ◆ Inexistencia en la casi totalidad de los poblados de la figura de los inspectores como representantes del poder judicial.

Oportunidades:

- ↳ El Plan de Desarrollo Municipal ha dispuesto la elaboración y ejecución de un programa de educación en derechos humanos y convivencia ciudadana, el cual apunta básicamente a enaltecer los valores de solidaridad, respeto mutuo y sentido de lo colectivo. Se propone que éste llegue a la totalidad de la población escolar de décimo y onceavo grado, a los consejos

comunitarios de comunidades negras, y a los cabildos indígenas y a los grupos poblacionales considerados socialmente vulnerables.

⇒ Se dispone también de la terminación y puesta en funcionamiento de la casa de la madre soltera y la adolescente embarazada y el desarrollo de programas de atención integral dirigidos a la población vulnerable y de orientación a la familia.

⇒ En este momento el Ministerio de justicia y del derecho y la Secretaría de salud del Valle del Cauca, han escogido a Buenaventura, dentro del conjunto de municipios modelo a nivel nacional y departamental para el desarrollo del programa "Censo Delictivo – Observatorio del Delito", importante herramienta de cuantificación y análisis que conlleva a plantear estrategias preventivas o de control de los diferentes aspectos delictivos que ocurren en la ciudad

1.2.7. Sector Servicios Públicos

1.2.7.1 Principales problemas

Del sistema de abastecimiento de agua potable

- Deficiencias en la operación del sistema: escaso almacenamiento, bajas presiones, obsolescencia del sistema de distribución, entre otros.
- Contaminación en algunos tramos de las redes del acueducto a nivel urbano con las redes de alcantarillado.
- Incumplimiento por parte de la administración de lo establecido en la ley 142/94 de Servicios Públicos.
- Descoordinación entre los entes encargados de velar por la buena prestación del servicio - administración municipal y ACUAVALLE-;
- Uso indebido de la comunidad del servicio de acueducto, no existe una clara conciencia de lo que significa la conservación del servicio, no hay una cultura de pago, ni de uso racional.
- No existen sistemas establecidos de mantenimiento y tratamiento del suministro;
- Las propuestas de soluciones de abastecimiento de agua potable tanto urbanas como rurales, no consultan las realidades del entorno físico y climatológico, ni socio - cultural, sumado a la inexistencia de formas alternativas de abasto.

Según ACUAVALLE las altas pérdidas del sistema urbano son del 65% con base en caudales justificados y del 73% con base en producción y facturación en el año 1993, cifra que descendió al 75% en el año 1997. Las pérdidas por fuga, piratería, y vandalismo se deben, además de la obsolescencia de las redes, a la falta de educación de la gente que desperdicia altos volúmenes, a lo que se suma la ineficiencia administrativa.

En general para toda la población bonaverense localizada en la zona urbana, el servicio es insuficiente y discontinuo, este es un problema histórico que se ha vuelto parte de la cotidianidad, en donde la ciudadanía no se expresa organizadamente para el mejoramiento del servicio, aunque existen los comités de usuarios de servicios públicos.

En el cuadro siguiente se presenta la calificación del servicio de acueducto por cada comuna, realizado por ACUAVALLE.

Del sistema de alcantarillado .

Es claramente definido que el principal problema del sistema de alcantarillado es la baja cobertura y la mala calidad. Ya se decía que la cobertura de la cabecera municipal es de 58.03% y en términos efectivos de menos del 45% y de la zona rural solo del 1%. Este problema se considera resultado de diversas causas interrelacionadas, que en el caso urbano, el Plan de desarrollo Municipal identificó así:

- ◆ Distribución de funciones entre diversas entidades y falta de coordinación de éstas para la ejecución de las mismas (planeación, diseño, ejecución, operación, mantenimiento y recaudo de tarifas).
- ◆ Desarrollo urbano desordenado y no planificado, determinado por la permanente presencia de invasiones, especialmente en zonas de bajamar.
- ◆ Las soluciones de alcantarillado son convencionales, en un 30% instaladas en condiciones inoperantes por cuanto las viviendas quedan por debajo de la línea de conexión domiciliaria. No se han estudiado ni diseñado esquemas alternativos que se adecuen al medio físico y atiendan la creciente demanda del 40% de las viviendas de la ciudad que están localizadas por debajo de la cota de servicios.
- ◆ No existen políticas ni un programa de control estricto que regule el vertimiento de aguas y basura, que van directamente al mar, mientras que las basuras obstruyen las tuberías, los caños y quebradas.
- ◆ Muchos sectores no cuentan con una red de alcantarillado, en otros ésta se ha desarrollado sin normas mínimas de planeación en el diseño y en la construcción. Existen tuberías de la red que no se utilizan por la inexistencia de las acometidas domiciliarias o por el mismo desinterés de la comunidad de aprovechar la red de alcantarillado. Hay sectores donde la red está a nivel de las vías.
- ◆ Mal estado estructural de las tuberías y cámaras, exceso de sedimentos y basuras en el sistema.
- ◆ Insuficiencia de maquinaria y equipos para el mantenimiento de las redes.
- ◆ El personal encargado de la operación del sistema no está debidamente capacitado.
- ◆ Múltiples conexiones piratas y fraudulentas, a lo que se agregan las fallas técnicas de instalación por la heterogeneidad de los contratistas y debilidad conceptual de los maestros de obras.

Asociado a los problemas del sistema de alcantarillado, se presentan altos niveles de contaminación en la bahía de Buenaventura provenientes de diferentes fuentes entre las que se encuentran:

Descarga de aguas servidas y basuras de origen doméstico (el 100% de las aguas servidas son vertidas al mar, sin tratamiento previo a través de 32 diferentes sitios).

Los residuos provenientes de la actividad portuaria (residuos líquidos y sólidos -granos, fertilizantes, carbón, combustibles, cebos, aceites) y los hidrocarburos que se vierten a la bahía en los momentos de abastecimiento de combustibles a las embarcaciones menores.

En el sector industrial existen 64 empresas y de ellas el 58% carecen de permisos de vertimientos; 3 poseen permisos provisionales y 8 definitivos. La industria pesquera incluidas las empresas más tecnificadas del sector del El Piñal no cuentan con sistemas para el tratamiento de sus aguas residuales y de sus residuos sólidos. Por su parte las industrias del sector maderero no cuentan con permiso de vertimiento: las sustancias tanínicas, los residuos de impermeabilización y demás desechos vegetales se están arrojando al mar.

Del sistema de aseo

- ◆ El problema principal identificado es la baja cobertura en el servicio de recolección de basuras en el sector urbano y suburbano, el inadecuado tratamiento y la deficiencia en la disposición final de los residuos sólidos. Las causas principales que originan esta situación son:
- ◆ Inexistencia en la zona rural de servicio de recolección y sistemas de tratamiento a los residuos sólidos.
- ◆ Incumplimiento por parte de la administración de lo dispuesto en la ley 142/94, lo que origina un estado de interinidad en esta función por parte del Fondo de pasivos de la EPM.
- ◆ Subvaloración del aporte de la comunidad en cuanto a su aporte a la solución del problema.
- ◆ Inexistencia de una cultura de recolección, reciclaje y aseo público por parte de la comunidad.
- ◆ Desinterés ciudadano en la asimilación de códigos urbanos, acompañado de una posible reafirmación de costumbres rurales en el espacio urbano y de una cultura del fraude o el mal uso de los servicios públicos.

La disposición inadecuada de los residuos sólidos ha originando la contaminación de los cuerpos de agua, el aire y el suelo, favoreciendo la proliferación de vectores y roedores, afectando el bienestar y la salud de las comunidades cercanas. A lo anterior contribuye el proceso acelerado de descomposición por las condiciones climáticas: niveles de precipitación, temperatura, humedad relativa, originándose una alta producción de líquidos lixiviados que al encontrarse expuestos al aire libre, producen emanaciones nauseabundas.

Del Sistema Eléctrico.

El principal problema lo representa las grandes pérdidas y deficiencias del servicio en los asentamientos subnormales de la ciudad y la baja cobertura en la zona rural del municipio. Sin embargo, como lo advirtiera el PAAL de manera relevante, también a la vulnerabilidad que presenta toda su infraestructura y sistema desde la planta de Anchicayá, las torres y la infraestructura complementaria, por la amenaza que sobre este tipo de infraestructura mantiene la guerrilla (como sucede al momento de ajustarse el presente documento) y al hecho real que la ciudad no esta conectada al sistema de interconexión eléctrica nacional; lo cual la hace competitivamente más vulnerable. Entre otras causas se encuentran:

- ◆ Inexistencia de planes contingentes ante posibles acciones naturales y antrópicas que se puedan presentar en la transmisión o en el sistema Anchicayá, en cuanto a alternativas de conexión y prestación de servicio.
- ◆ Deficiencia en el mantenimiento de las redes.
- ◆ Conexiones irregulares y fraudulentas (robo de energía, alteración de contadores, etc) que se incrementan día a día y ocasionan que los transformadores se eclosionen (se quemen y exploten) por las sobrecargas.
- ◆ Conflictos en el uso del suelo por construcción de viviendas debajo de las líneas de transmisión de alta tensión en algunos tramos.
- ◆ Uso irracional del recurso por parte de la comunidad, no existe cultura de ahorro.
- ◆ No existen diseños alternativos de instalación de redes en las zonas palafíticas y de bajamar, acordes con la cultura y las condiciones físico espaciales, sin dejar de reconocer la existencia actual de redes y contadores.
- ◆ Los efectos de la salinidad marina deterioran las redes y los equipos de las mismas en forma permanente, reduciendo su vida útil.

Del Sistema de Alumbrado Público.

El principal problema es la baja cobertura y calidad del servicio en la zona urbana y casi total ausencia del servicio en la zona rural. Entre las causas identificadas se encuentran:

- ◆ Existencia de sistemas inapropiados de extensión de redes acordes con el medio físico, climático.
- ◆ No existen diseños sectorizados en el tendido de redes y posteaduras.
- ◆ Inadecuado mantenimiento de las redes y reposición de lámparas.
- ◆ Debilidad en la administración del servicio.

Del Servicio de Telefonía.

El principal problema en la prestación del servicio de telefonía en la zona urbana es el mal uso dado por la ciudadanía, ya que impera el vandalismo, reflejándose en una deficiencia del servicio y por ende en un inadecuado comportamiento de sectores poblacionales con baja cultura ciudadana. En la zona rural es la baja cobertura del servicio motivada por los altos costos de extensión, instalación y mantenimiento.

1.2.7.2 Resumen de la Situación en la Prestación de los Servicios Públicos.

Los problemas identificados en el análisis de cada uno de los servicios públicos tienen un referente común, la falta de cobertura y mala calidad de los mismos, acompañada de una débil cultura ciudadana para su uso racional y la ineficiencia en la gestión y administración de algunos de ellos. De allí que una vez conocidas las distintas limitantes o desequilibrios en el funcionamiento de cada uno de ellos, es imperativo pensar en las posibilidades que deben abrirse para futuros desarrollos, especialmente para buscar su verdadero sentido de bienes básicos sociales cuya tarea es el mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Oportunidades

Las oportunidades que tiene Buenaventura para el mejoramiento de los servicios públicos, se relacionan con las siguientes opciones:

- ↳ Existencia de planes maestros de acueducto, alcantarillado y aseo, que permiten dimensionar la magnitud del problema y las inversiones que se requieren para su financiamiento.
- ↳ La consecución de créditos nacionales para la financiación de los planes maestros de acueducto y alcantarillado.
- ↳ El creciente interés de la comunidad local por ser parte de la solución, generando propuestas y compromisos para su ejecución.

En general la situación de los servicios públicos básicos es crítica y las oportunidades o potencialidades se ven superadas por las debilidades que ya fueron señaladas. La Generación consensos frente al tema es perentorio.

1.2.8 Generalidades de la Problemática Social

La región occidental es la que presenta los mayores desequilibrios sociales en Colombia. Es una zona de alta diversidad, pero también de pronunciados desequilibrios. Allí la situación de capitales y ciudades de mediano tamaño presentan un aceptable promedio per cápita en los ingresos en su grupo poblacional alto si se compara con el presentado en el extremo costero de la subregión o zona del litoral pacífico. Aquí el hecho más relevante es que las condiciones sociales de la población son de completa precariedad. A este respecto el Banco Interamericano de Desarrollo – BID, sustenta con cifras estadísticas los preocupantes y desalentadores niveles de calidad de vida que llevan los habitantes de esta subregión: 90% de sus habitantes experimentan necesidades básicas insatisfechas (NBI) y el 72,4% vive en un estado de pobreza aguda, siendo el margen nacional de 29,1%. La Misión social del PNVD y el D.N.P. de 1.996 estimó para el caso específico de

Buenaventura que el 29,4% de la población tenía un índice NBI de pobreza absoluta y el 8,2% un N.BI. de miseria.

Las tasas de mortalidad infantil sobrepasan el 50% y sólo el 17% de la población está afiliada al régimen de seguridad social. El porcentaje de personas iletradas es del 22%; siendo el promedio del país el 9,02%. En tanto para el municipio es del 17%, existiendo una alta correlación de este indicador con la población desempleada.

En otra dimensión, ha existido históricamente una concentración de la inversión nacional en la infraestructura física que lleva a favorecer el sistema portuario, descuidando la formación (construcción) de la ciudad y su capital social y en consecuencia le hace más deprimido.

Limitantes o Amenazas

Los crecientes índice de pobreza, marginalización, desempleo, etc, pueden conducir a un mayor deterioro de la estructura social del municipio. Cuando la población se ve en la necesidad de consumir servicios sociales y quiere obtener una óptima calidad, inmediatamente se traslada a Cali. Situación que crea una no muy sana situación de dependencia. El desafío que se le impone a Buenaventura es que dependa de sí misma en esta materia.

Oportunidades:

- ↳ Buenaventura cuenta con un capital social en crecimiento con gran potencial para el aporte al desarrollo local.
- ↳ Existe un creciente deseo (en formación) por construir un nuevo municipio, entre los sectores comunitarios, empresariales, políticos, profesionales y de actores externos vinculada a éste.

1.2.8.1 Variables que más Inciden en la Problemática Social según Consenso de Expertos.

Del ejercicio realizado por diferentes personas vinculadas a las instituciones que tienen sus diferentes expresiones y que para el caso se ha llamado consenso de expertos, se dedujo un número determinado de variables que en su concepto son las de mayor incidencia en el comportamiento social, tales como:

Deficiente infraestructura de la salud a nivel investigativo y del servicio regional local.

Deficiencias en la aplicabilidad de la Ley 100 en el pacífico colombiano, lo que ha producido de cierta forma la proliferación de los servicios de salud privados.

Desconocimiento y violación de los derechos humanos y los mecanismos de protección a la población civil.

Deficiencia en el control y la vigilancia al sistema educativo.

Carencia de zonas recreativas y deportivas.

Progresivo marchitamiento de lo cívico.

Baja cobertura, mala calidad e insatisfacción de las necesidades integrantes en el sistema educativo.

*

La educación impartida está desligada de la realidad social, cultural, étnica y económica de la región.

*

Limitada calidad y cobertura en la prestación del servicio de la salud y carencia de campañas preventivas.*

Pérdida creciente de valores éticos y morales.*

Incremento de la violencia y la inseguridad en el municipio. Presencia de varios grupos al margen de la Ley. *

Nota: Las últimas variables (que aparecen con el símbolo *), son las que se ha determinado más críticas y se escogieron para ser incluidas en el listado final de variables que más afectan el desarrollo municipal.

1.3. Dimension Cultural

1.3.1 Problemática cultural.

Aunque no existen investigaciones, ni documentos que pudieran ampliar o sustentar de forma precisa las siguientes hipótesis. Se exponen en este aparte una serie de problemas, amenazas y limitantes encontrados desde el punto de vista cultural que afectan de una u otra forma el desarrollo local, para que al mismo tiempo se constituyen en todo un desafío para el proceso de construcción del Municipio.

Problemas o debilidades

Hay poca conciencia de lo colectivo y del valor de patrimonio común. Aspectos que se evidencian por ejemplo en la forma de intervención del territorio; la mala utilización del espacio público; el inadecuado uso de los servicios públicos domiciliarios, donde prima la proliferación de conexiones fraudulentas.

A los aspectos anteriores, se suman el escaso sentido de pertenencia y los bajos índices de apropiación de los actores locales. En algunos casos la falta de atención o el desinterés, la poca disposición o hasta la dejadez explican los pobres niveles de gestión de las instancias de mayor jerarquía. Se culpa siempre al Estado de todos los males que suceden en el Municipio (se sigue pensando que lo público es responsabilidad exclusiva del Estado).

Existe una constante inconformidad e incredulidad por parte de la población hacia todo lo que se pueda catalogar como el establecimiento. El ciudadano (a) bonaverense se caracteriza por ser desconfiado y creer que las instituciones y sus líderes son incapaces y poco competentes. De acuerdo con un estudio de la Cámara de Comercio, el 50% de los Bonaverenses, a parte de su familia, no confía en nadie; sólo el 17% aún guarda respeto por la iglesia y el 15% cree en el sistema empresarial, en el Estado y la justicia el 18% y en la policía y otros organismos de control un ínfimo 2%.

Los programas de afianzamiento cultural y de construcción de identidad colectiva se han limitado a la simple ejecución de eventos artísticos puntuales, los cuales se caracterizan por ser esporádicos y no sostenibles. Es realmente poca la programación cultural. La cobertura de los eventos artísticos en general llega a un porcentaje muy reducido de la población, por lo que es realmente imposible hablar o incluir el concepto de "masificación" en las iniciativas culturales que se adelantan en el municipio.

El "conocimiento tradicional", sigue sin ser una variable determinante en la definición de políticas, planes y proyectos de desarrollo. Un ejemplo patente es el desconocimiento que se le da al valor de la medicina tradicional o alternativa como componente fundamental de una estrategia de atención básica en salud.

La capacitación que se imparte a nivel de formación artística y los intercambios del mismo son ocasionales y completamente insuficientes.

Las iniciativas culturales en general no responden a una línea de acción preestablecida e integral, y como es de suponer no existen tampoco acciones de algo que se pueda llamar un proyecto cultural único.

Hay un pobre nivel de gestión cultural del Municipio y de los gestores o trabajadores culturales locales, a lo que se suma la escasa participación de la comunidad en el desarrollo de las iniciativas sectoriales (tanto en su fase consultiva, como en su base de ejecución).

El ejercicio de las prácticas ambientales ejercidas en el Municipio se puede calificar de no ético. Calificativo que se otorga dada la mala disposición de basuras, la invasión del espacio público, y el desperdicio de recursos naturales y lo que es peor, debido a una conciencia incipiente sobre la necesidad de mejorar la calidad ambiental de la ciudad.

Limitantes y Amenazas:

Existe una tendencia casi generalizada de asumir una posición crítica más no propositiva o constructiva ante los diversos procesos que día a día se generan en el municipio.

Poca cohesión experimentada en torno a elementos aglutinadores y de interés común. La necesidad de formar frentes comunes o de actuar como colectividad no pasan de ser una buena intención, ya que la cultura individualista gana cada vez más terreno en Buenaventura. Conformar redes, grupos multilaterales de trabajo en torno a propósitos comunes, se vuelven empresas realmente titánicas y de poco impacto.

El sentido cortoplazista del beneficio individual (beneficio rápido a cualquier riesgo) han justificado la existencia de prácticas corruptas en el ejercicio de actividades profesionales tanto públicas como privadas y la búsqueda de riqueza en actividades al margen de la ley (narcotráfico, contrabando, etc.), entre otras. El aspecto que más preocupa es el grado cada vez mayor de tolerancia que se evidencia sobre este tipo de prácticas, de lo que se arguye que existe una transformación de valores ya no se dignifica por ejemplo el esfuerzo y el trabajo duro sino la mal llamada "viveza" o el rápido enriquecimiento así sea ilícito.

Existencia de conflictos intraétnicos. Los conflictos permanentes entre los grupos constituidos, han impedido un adecuado posicionamiento político de la comunidad negra.

La falta de disposición de espacio, programas recreativos y culturales apropiados, limitan la posibilidad de expresión cultural del pueblo Bonaverense.

A pesar de que ya se trabaja en el aspecto, y en los próximos años ese será un desafío mayor, el sistema educativo de Buenaventura se puede calificar aún de homogenizante, contribuyendo muy poco con la reafirmación del sentido de pertenencia y de construcción de identidad colectiva.

Las influencias externas, no han sido siempre positivas en un proceso de reafirmación o construcción de identidad propia en la población Bonaverense, generando incluso lo que podría llamarse un fenómeno de aculturación; es el caso por ejemplo de lo que ha sucedido con el fenómeno del norteñismo en los jóvenes; el abandono progresivo de prácticas ancestrales productivas que garantizaban la sostenibilidad de los recursos y seguridad alimentaria a cambio de las netamente extractivas y depredadoras.

La no existencia en el medio de "investigaciones culturales", ni las condiciones para el desarrollo de las mismas, y la distribución equívoca o poco factible de los recursos asignados para el sector de la cultura.

Fortalezas.

Ante un compendio así de desventajas o situaciones contrarias, el desafío que enfrenta el municipio es poder crear una serie de alternativas de solución que permitan enfrentar adecuadamente toda la problemática expuesta aquí y en consecuencia poder construir todo un proyecto de modernidad propio de y desde la cultura bonaverense.

Bajo esta óptica es que el ordenamiento territorial debe promover las formas más adecuadas de cultura ciudadana, en lo que se incluye un conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generen sentido de pertenencia, faciliten la convivencia urbana y conduzcan al respeto del patrimonio común y reconocimiento de los derechos y los deberes ciudadanos.

La construcción de un proyecto de este tipo exige o debe surgir básicamente desde el aprovechamiento de los aspectos culturales positivos, algunos de los cuales ya se han descrito anteriormente, sobre todo de las oportunidades que brinda el entorno.

Oportunidades

Al hablar de **Oportunidades**, se podrían citar los siguientes:

Se ha evidenciado en cierto sentido una mayor sensibilidad social que se ha expresado por ejemplo en nuevas manifestaciones, jornadas de movilización urbana (marchas por la paz, por la vida, contra la violencia, por la obtención de mejores servicios públicos, etc.).

Hay un reconocimiento y valoración del papel que desempeña las formas de organización social y lo que estas puedan alcanzar a producir en cuanto al mejoramiento de la calidad de vida de la población Bonaverense. Ya existen importantes antecedentes de los efectos que trae el trabajo comunitario y en cierta medida estos ha motivado a muchos habitantes a querer aprender nuevas formas de participación o a ejercer formas de control ciudadano a la gestión pública, entre otros ejemplos.

Existe ya, aunque no implementado completamente, un replanteamiento de los procesos educativos formales y homogenizantes hacia la etnoeducación.

A pesar de que se ha adoptado de manera equivocada algunas influencias externas, en un buen porcentaje de la población hay resistencia a la desintegración sociocultural y se ha entendido y valorizado lo ancestral como un elemento cohesionador.

La presencia de nuevos grupos culturales en el municipio de Buenaventura podría ser un elemento enriquecedor en el proceso de lograr mejores formas de convivencia y mayores niveles de calidad de vida en la localidad. Esto siempre y cuando impere el reconocimiento; la comprensión y la tolerancia sobre las diferencias como normas básicas de la interrelación humana. Aquí hay que anotar que en las raíces culturales del pueblo negro, la tolerancia y la solidaridad han sido dos (2) constantes que por siempre se han destacado.

De una u otra forma la Ley 70, ha permitido que se avance en la definición un territorio (s) propio como espacio para desarrollar un proyecto de vida autónomo y se hayan establecido unas nuevas relaciones con el Estado, que impulsa de por sí el surgimiento de una nueva cultura política en la región. Estos ejemplos hacen prever que la Ley 70 se convierte o puede convertirse en una importante herramienta de cohesión y fortalecimiento político y social de la comunidad.

1.3.1.2 Aspectos de mayor consideración dentro de la problemática según Consenso de Expertos.

Baja valoración del conocimiento tradicional.

Carencia de una identidad colectiva, que se refleja en la forma de intervención en el territorio y de gestión del mismo ante instancia de mayor jerarquía. (*)³

Baja cultura ambiental ciudadana y de los diferentes sectores sociales de la ciudad. (*)

Perdida creciente de valores éticos y morales. (*)

Falta de construcción de un proyecto de modernidad propio de la cultura del Pacífico. (*)

Fuerte dinámica de los procesos aculturizantes y de deculturación. (*)

Débil gestión cultural Municipal y de los gestores culturales locales. (*)

Bajo nivel de reconocimiento del conocimiento tradicional para la definición de políticas, planes y proyectos de desarrollo. (*)

Baja valoración del conocimiento tradicional.

Amplio conocimiento vernáculo.

Persistencia de percepción estigmatizante entre las élites y grupos sociales no negros ni indígenas

Cambios endógenos - exógenos culturales vinculados a la modernidad alteran el ordenamiento socio - espacial al interior de la ciudad.

Fuerte incidencia de la matrilinealidad y matrifocalidad en las relaciones sociales y la reafirmación de los valores étnicos culturales

Alta movilización socio política hacia la reivindicación de la cultura e identidad negra o afrocolombiana.

Presencia de prácticas ambientales no éticas, que agreden la relación hombre - naturaleza y el habitat construido.

Existencia de una interacción cultural.

Coexistencia histórica de dos racionalidades culturalmente dominantes.

Debilidad en la integración de las potencialidades de etnias para el desarrollo.

1.4 Dimensión Económica

En conjunto, la economía de Buenaventura presenta serias debilidades manifiestas en los desequilibrios que presentan algunos sectores productivos, los cuales se han visto afectados en los

³ Los aspectos señalados con el símbolo (*) corresponden a las variables priorizadas por los expertos, utilizando la matriz de influencia dependencia.

últimos años por distintos fenómenos de orden estructural y los propios de la economía política, haciendo más latente la crisis y por ende en las condiciones en la calidad de vida de la población.

El reflejo de ello son los actuales niveles de informalidad; el número de negocios cerrados, que según la Cámara de Comercio local representaron 365 en el año inmediatamente anterior (1999), cuyas consecuencias son las alarmantes cifras del desempleo, que según datos extraoficiales se encuentra alrededor del 50%.

Son múltiples los factores que podrían explicar el porqué de la vulnerabilidad de la economía bonaverense, muchos de los cuales tienen que ver con los obstáculos físicos y naturales que se presentan al desarrollo en una región de alta fragilidad y donde se combinan la economía tradicional con la moderna -con relativos y esporádicos encuentros-, para la subsistencia de la población (de lo cual nos ocuparemos renglones más tarde) y donde la segunda cada día exige más en el ámbito de lo urbano mejores condiciones y dotaciones para su operación, que en algunos casos están lejos de ser provistas. Además del papel que cumple Buenaventura como puerto - y que ha cumplido históricamente- como eslabón de economías más especializadas como la caleña y otras de la región occidental, cuyo carácter es netamente extractivista.

Sin embargo, no queda duda que factores particulares y en gran medida sectoriales, han venido jalonando los resortes de la crisis, debido a las limitaciones que presenta el sistema vial y de transporte, la infraestructura de comunicaciones, los servicios complementarios a las actividades portuarias (almacenamiento, operadores, etc), tanto como a la escasa presencia de un industria manufacturera encadenada con los recursos propios del pacífico y de los demás sectores productivos nacionales y las actividades internacionales; que junto a una no clara política de expansión del comercio exterior a nivel local como, de incentivos para la inversión y emplazamiento de éstas en el territorio, amén de la incapacidad del gobierno de lo local para incidir en el mercado y para garantizar seguridad a la inversión y sus aportantes, hacen que se conjuguen toda una serie de obstáculos al desarrollo económico y social del municipio de bastas repercusiones, que imposibilitan romper estos.

Otros factores de orden político - normativo y de manejo del capital natural entre los que se cuenta la veda al corte de mangle y las restricciones en la comercialización de la madera; el descenso en las actividades turísticas ya sea por la contaminación de las aguas de la bahía o por el incremento de la inseguridad; los niveles de sobrepesca y la inadecuada explotación de recursos, que conllevan a decertificaciones y vetos internacionales, son parte del panorama oculto.

El anterior, se complementa, con un mercados laboral cerrado y excluyente, copado por el predominio de los pescadores artesanales, comerciantes formal e informal, empleados de servicios portuarios, transportadores, una minoría de empleados públicos y empleados de empresas particulares, comerciantes organizados y profesionales independientes, que se distribuyen en los diferentes subsectores representativos en el territorio como: forestal, pesquero, portuario, turístico; de comercio; agropecuario y minero.

1.4.1 Descripción General y Situación de los Subsectores

1.4.1.1 Subsector Forestal

El Litoral Pacífico alberga uno de los mayores recursos forestales de Colombia. El 60% de estos lo componen los bosques de colinas bajas o guandales, los cuales se constituyen en los mayores productores con destino al mercado interno. Aunque se considera que el aprovechamiento maderable es bajo y que la tendencia de producción en los últimos años ha descendido; estos

bosques siguen produciendo la mayor cantidad de maderas aserradas en el país. Se calcula que la Costa Pacífica abastece entre el 42 y el 50 por ciento del consumo nacional.

Movilización de Mts³ neto de madera en la regional pacífico comprendida entre 1.996 y 1.998

M ³ Neto de Madera	1.996	1.997	1.998
TOTAL	19.502	12.442	7.136
PROMEDIO	1.625	1.035	1.189

Fuente: C.V.C. Dirección Regional Pacífico

La Costa Pacífica vallecaucana está poblada en su gran totalidad por bosques húmedos tropicales. El recurso bosque municipal tiene una extensión de 608.769 hectáreas, de las cuales sólo 113.144 hectáreas tienen posibilidades de aprovechamiento en la actualidad las cuales vienen a representar un total de 3.341.444 de M³ disponibles para tal uso, lo que equivale al 18.58% del recurso.

Disponibilidad de aprovechamiento por cuenca:

Cuadro 82 Disponibilidad de aprovechamiento por cuenca

CUENCA	AREA (H as)	Volúmen total (M ³)
Naya	9.229	311.467
Yurumanguí	26.959	898.773
Cajambre	22.959	798.559
Mayorquín	5.210	183.887
Anchicayá	7.165	235.437
Calima	32.672	628.200
Bahía Buenaventura	6.990	267.052
San Juan	2.288	18.075
TOTAL	113.144	3.341.444

Fuente:

El hecho de contar con tal disponibilidad de bosque para aprovechar, determina que un elevado porcentaje de la población económicamente activa de la zona rural se dedique a la actividad de aprovechamiento forestal. La cadena productiva de este subsector empieza en el bosque con los corteros y termina con los comercializadores quienes llevan los productos al transformador.

Cadena Productiva del Subsector Forestal:

Cuadro 83 Cadena Productiva del Subsector Forestal

Actividad	Variables Económicas	Participación %
Corteros	12 *	9.67
Comercializadoras	69	55.65
Aserraderos Mecanizados	30 **	24.19
Machimbradoras	11	8.87
Contrachapados	2	1.62
TOTAL	124	100.00

Fuente: C.V.C Regional Buenaventura 1.998. (*) : Los corteros están agremiados en asociaciones, de los cuales sólo una está legalmente reconocida y el resto están operando sin permiso de explotación del recurso. (**) : Los Aserraderos mecanizados establecidos en el casco urbano del municipio, también comercializados.

Según el diagnóstico hecho por la Corporación Siglo XXI en el año 1.994 donde se afirma que el estimativo de aprovechamiento del bosque es de 1.000 Has/año; acotando que la explotación es

inadecuada ya que se aduce un desperdicio del 70% de la madera en las labores de tala, industrialización y transporte por falta de asistencia y tecnología apropiada por parte del estado y de los industriales de la madera.

Costo promedio de manipulación de 1M³ de madera, año 1.998: Manipular 1 M³ de madera le cuesta en promedio al comercializador \$ 67.500, representados en los siguientes rubros: (ASOMARI, 1998).

Cuadro 84 Costo promedio de manipulación de 1M³ de madera, año 1.998

Detalle	Costo M ³	Participación %
Compra al cortero	21.000	31.11
Aserrío saca tablón	28.500	42.23
Transporte Marítimo	6.000	8.89
Legalización	3.000	4.44
Descargue barco	6.000	8.89
Cargue camión	3.000	4.44
TOTAL	67.500	100.00

Fuente:

El cuadro indica que el gasto de mayor peso sobre la comercialización de 1 M³ de madera en promedio, se da en la transformación de la troza a tablón en el aserradero mecanizado rural, ya que participa en el 42.23%.

Generación de Empleos de la Industria Forestal:

Cuadro 85 Generación de Empleos de la Industria Forestal.

Actividad	Empleos directos	Empleos Indirectos	Total empleos	Participación %
Corteros	435	1.300	1.735	46.45
Aserraderos	420	603	1.023	27.39
Comercializadoras	267	250	517	13.84
Machimbrada	60	356	416	11.14
Contrachapa	11	33	44	1.88
TOTAL	1.193	2.542	3.735	100.00%

Fuente: C.V.C. Regional Buenaventura . – Censo 1.998

Problemáticas del Subsector Forestal.

Debilidades

Inadecuado e insuficiente aprovechamiento del recurso forestal y sus limitaciones normativas y ambientales para ello.

Mano de obra no calificada.

No se cuenta con la tecnología adecuada, y se desconocen estudios sobre tecnologías alternativas para el aprovechamiento

Escaso control en la explotación o extracción del recurso que no garantiza ni la sostenibilidad, ni la sustentabilidad del recurso.

Las comunidades no están preparadas para asimilar la normatividad, que mediante el permiso de aprovechamiento forestal, tiende a maximizar el aprovechamiento del recurso.

Los actores productivos están completamente atomizados, lo que se refleja en la falta de concertación entorno a interés comunes de lo local y lo regional.

Limitantes o amenazas

Un alto porcentaje (%) de los bosques se encuentra muy degradados, lo que permite en este momento un aprovechamiento de tan solo el 18% de ellos aproximadamente.

Problemas de orden público y sus consecuencias.

Los problemas económicos del país y en particular los de la actividad constructora que han afectado considerablemente las personas que se encuentran inmersas en la cadena productiva.

Oportunidades

La vocación forestal de la región.

La condición de Buenaventura como el principal centro comercial del pacífico, hace que la totalidad del mercado de maderas aserradas se movilice por este circuito.

Manejo cultural y ambiental que podría darse al recurso por parte del poblador.

Las políticas internacionales en materia de conservación y aprovechamiento sostenible del bosque.

Principales conflictos registrados en el Subsector Forestal

Conflictos Ambientales:

Las restricciones ambientales de carácter normativo para el aprovechamiento por parte de la autoridad ambiental regional.

El descortezado y mal manejo en general de la madera en la zona urbana están produciendo la liberación de taninos y otras sustancias que deterioran ambientalmente la ciudad y sobre todo están afectando los cuerpos de agua marina de la misma.

Deterioro de la oferta ambiental del bosque de manglar y del guandal.

Los efectos sobre las cuencas medias por la tala indiscriminada.

Conflictos Económicos:

Por sedimentación del canal de acceso a la bahía causada por la deforestación, produce deseconomías en la actividad portuaria.

El corte intensivo de mangle causa deseconomías en el sector pesquero.

Conflictos Sociales:

Hay una permanente disputa entre las comunidades nativas y los intermediarios por la apropiación del recurso.

La disyuntiva de las comunidades frente a la explotación o no del recurso por causas normativas versus la subsistencia.

La ausencia de coordinación intesectorial para la planificación y la gestión forestal concertada con las organizaciones socio-territoriales titulares del territorio

1.4.1.2 Subsector Pesquero.

Se estima que en el Pacífico colombiano existe un recurso potencial de especies ictiológicas de 500.000 toneladas/año, sumado al potencial del recurso acuícola, estimado aproximadamente en 75.376 M², localizado hacia la zona suburbana y rural Sabaletas, Bajo Calima, La Brea, Carretera Cabal Pombo) de los cuales 18.235 M² son cultivados por nativos y 57.141 por colonos y una sola empresa Amaris, para una producción potencial de 216 toneladas/año entre las especies tilapia roja y cachama principalmente.

En tanto, la acuicultura de tipo marino, identificada como una actividad de singular importancia para el desarrollo de amplias zonas rurales y costeras se encuentra en proceso de consolidación, existen 17.000 hectáreas de tierras aptas para cultivos de estas características.

Lo que sí hay que anotar, es que a pesar de ese gran potencial, el margen de aprovechamiento es bajo. La actividad de mayor dinámica y participa en la cadena es la captura de camarón en aguas someras con el 37.1%; mientras que la pesca en aguas profundas solamente participa con el 15.5%.

Cuadro 86 Producción del Subsector destinada para la exportación (toneladas) en los últimos 6 años.

Años	Toneladas	Crecimiento	Variación %
1.993	28.093	0	0
1.994	10.205	-17.888	-63.67
1.995	21.625	11.420	111.91
1.996	25.597	3.972	18.36
1.997	14.462	-11.135	-43.50
1.998	12.777	-1.685	-11.65

Cuadro 87 Número de empresas pesqueras adscritas y activas en Buenaventura

Empresas	Adscritas	Activas
Procesadoras	32	32
Industriales	7	4
Acopiadores	0	0

Fuente: Boletín Estadístico Pesquero, Programa de pesca INPA/VECEP VE

Cuadro 88 Producción pesquera industrial y artesanal en Buenaventura 1.996

Especies	Captura Industrial	Captura Artesanal
Peces	28.628	1.927

Crustáceos	1.692	1.075.9
Moluscos	231.9	61
TOTAL	30.551.9	3.063.9

Fuente: INPA

Cuadro 89 Total Cadena_Productiva del Subsector

Actividades	No. De Empresas Activas	Participación %	Empleos Generados	Participación %
Captura, proceso y comercialización	4	0.09	1.682	17.30
Captura y comercialización *	57	1.22	1.050	10.79
Proceso y comercialización	6	0.13	800	8.23
Comercialización	62	1.33	288	2.96
Procesamiento	32	0.68	960	9.87
Pescadores artesanales	4.300	91.95	4.300	44.22
Acuicultores **	215	4.60	645	6.63
TOTAL	4.676	100 %	9.725	100%

(*) : Son barcos que en promedio necesitan 18 hombres cada uno. (**) : Se estima que cada unidad consta de 7 hectáreas y que por cada finca trabajan en promedio 3 personas.

Debilidades:

Los inadecuados métodos de captura de los recursos pesqueros han colocado en estado de sobrepesca 3 de los principales recursos marinos: el camarón langostino, el camarón de profundidad y la carduma; agudizando el desempleo y en general la crisis de la industria pesquera.

Inapropiada asistencia técnica y transferencia de tecnología por parte de las instituciones como C.V.C.; INPA, SENA, y la UMATA, además de la carencia o limitaciones en recursos económicos.

Inequidades en la comercialización de productos pesqueros.

No articulación de las políticas y estrategias de promoción y desarrollo del sector pesquero, con los intereses de las comunidades.

Limitantes o amenazas:

La contaminación de las aguas circundantes a la ciudad de Buenaventura arriesga la aceptación de productos pesqueros en el mercado.

Bajo consumo per cápita de los productos pesqueros

Limitaciones de la infraestructura portuaria y de transporte. Un ejemplo palpable es el que se experimenta con el proceso de sedimentación al estero San Antonio que no permite el ingreso de embarcaciones pesqueras de mayor capacidad.

Los centros y programas de investigación pesquera existentes carecen de continuidad y de recursos para lograr el desarrollo del subsector.

Carencia de infraestructura comunitaria para el acopio y de una red de frío rural que garantice la oferta permanente.

No disponibilidad de un servicio permanente de energía eléctrica en la zona rural.

Barreras para arancelarias en el exterior a productos colombianos.

Dificultades para acceder a líneas de crédito de fomento.

Poco conocimiento de técnicas modernas de extracción y aprovechamiento del recurso.

Oportunidades

La ubicación estratégica de Buenaventura, facilitaría la distribución o comercialización en general de los productos pesqueros locales.

Existe en la zona una alta variedad de recursos pesqueros de alto valor comercial a lo que se suma que Buenaventura está ubicada en la ruta de especies altamente migratorias y transzonales (atún, dorado, calamar, etc).

Si se compara con el exterior y en terrenos relativos, la mano de obra local es barata, lo que abriría posibilidades de inversión y desarrollo productivo en el municipio.

Hay un crecimiento de la demanda internacional de los productos pesqueros frescos o enhielados.

Desarrollo de procesos organizacionales que pueden beneficiar en especial al sector de la pesca artesanal.

Reactivación y posicionamiento de producción industrial atunera en el mercado internacional.

Infraestructura para el almacenamiento y transformación del producto

Principales conflictos presentados en el subsector pesquero

Conflictos Ambientales:

Contaminación de la bahía por hidrocarburos que derraman los barcos pesqueros.

Contaminación del mar debido al vertimiento de vísceras de pescado y residuos de camarón.

Disminución del recurso pesquero causado por la utilización de redes monofilamento y otras como el trasmallo electrónico utilizado por algunos pescadores artesanales y barcos de arrastre.

Conflictos Económicos:

La no sostenibilidad en la explotación del recurso camarón langostino, camarón de profundidad y carduma agudiza el nivel de desempleo y la marginalidad de las familias dependiente de esta actividad.

La introducción de artes de pesca de características diferentes a las tradicionalmente utilizadas en el pacífico, afecta el rendimiento de la pesca artesanal e industrial.

La desindustrialización del subsector ha disminuido el ingresos en la población trabajadora de las industrias locales, al tiempo que se ha incrementado el nivel de desempleo en el municipio.

Constante lucha por intereses entre la actividad industrial y artesanal lo que no ha permitido un desarrollo integral del subsector.

Conflictos Sociales

Disminución en los ingresos reales de los pescadores por el deterioro de la oferta del recurso pesquero y, pérdida en sus niveles de calidad de vida.

1.4.1.3 Subsector Portuario.

Tradicionalmente en Buenaventura el subsector portuario es el de mayor capacidad técnica, física y financiera y es a su vez el más representativo, siendo el que más contribuye en la estructura económica del Municipio.

Cuadro 90 Movimiento de carga período 1.993 – 1.998 en el puerto de Buenaventura

CONCEPTO	ACUMULADO					
	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	1.998
IMPORTACIÓN	2.820.008	3.144.534	3.415.680	3.764.725	3.862.000	4.746.173
Carga General	874.450	1.035.816	1.206.851	1.234.486	1.405.569	1.533.637
Granel Sólido	1.613.663	1.823.340	1.946.028	2.213.461	2.191.778	2.966.693
Granel líquido	331.895	285.378	261.803	308.778	264.653	245.843
EXPORTACIÓN	1.522.358	1.328.965	1.566.189	1.427.235	1.651.423	1.618.877
Carga suelta	211.211	144.248	257.464	239.103	309.484	284.103
Azúcar en sacos	248.660	340.581	239.143	289.582	227.699	365.192
Azúcar granel	275.237	278.043	586.666	403.894	401.698	262.753
Café	456.277	351.280	347.442	387.300	426.082	488.361
Melaza	197.917	174.499	96.552	51.127	148.136	176.520
Otro granel	33.056	40.314	38.952	46.229	38.324	41.948
COMERC. EXTER	4.342.366	4.473.499	4.981.869	5.181.960	5.513.423	6.365.050
Cabotaje	519.097	423.955	517.556	456.187	539.806	481.622
Taf. Trans. Transb.	2.506	20.134	65.252	177.819	204.846	558.622
TONELAJE						
TOTAL	4.863.968	4.917.588	5.564.677	5.815.966	6.258.075	7.404.704

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. Subgerencia de Mercadeo.1998

A pesar que se nota un incremento anual en el manejo de carga, es sabido que en los últimos años se ha presentado un decrecimiento en la participación del mercado, específicamente frente a los puertos de la Costa Atlántica. Ver tabla comparativa con otras sociedades portuarias.

Cuadro 91 Participación otras Sociedades Portuarias Regionales

Año	Total	B/tura	Part. %	Sta Marta	Part. %	B/quilla	Part. %	Cartagena	Part. %
1995	10.506.586	5.499.426	52.3	2.742.219	26.1	1.040.152	9.9	1.229.271	11.7
1996	10.305.662	5.209.555	50.55	2.684.305	26.5	1.100.993	10.68	1.310.809	12.72
1997	12.065.933	6.258.075	51.87	2.780.959	23.05	1.291.042	10.70	1.735.857	14.38
1998	14.815.185	7.404.704	49.98	2.885.789	19.48	1.539.139	10.39	1.885.994	12.73
1998	14.815.185	7.404.704	49.98	2.885.789	19.48	1.539.139	10.39	1.885.994	12.73

Fuente: Puertos de Colombia y Superintendencia de Puertos, 1998.

Se observa que la participación de Buenaventura, en el total de carga movilizada, no es proporcional al incremento que registra los otros puertos del país. Hay una tendencia decreciente del 2% en la participación en el mercado. Esta tendencia se atribuye principalmente a los servicios que prestan otros puertos, a mercados de productos a granel recientemente desarrollados en el interior del país. Buenaventura continúa dominando los mercados tradicionales -Ej: granos, fertilizantes. Sin embargo es prioritario que en un plan futuro de expansión portuaria, se consideren zonas de almacenamiento de carga de graneles sólidos. Todo ello si se tiene en cuenta que con los nuevos proyectos de infraestructura complementaria que planea la nación, las proyecciones en el manejo de cargas para el puerto de Buenaventura la verían favorecida.

Cuadro 92 Proyección de carga de Buenaventura (tonelada). Metodología para proyectar carga = modelo de regresión lineal

Año	Carga Total	Granel Sólido	Granel Líquido	Carga General Suelta	Carga de Contenedores
1999	7.640.250	2.935.564	439.601	710.032	3.55.003
2000	8.042.453	3.094.982	443.254	716.367	3.787.850
2005	10.053.470	3.892.073	461.518	747.983	4.951.896
2010	12.064.487	4.689.164	479.983	779.809	6.115.731
2015	14.075.503	5.486.255	498.048	811.236	7.229.964

Fuente: Diseño de Plan de Expansión Portuaria, Terminal Marítimo de Buenaventura

Siguiendo la tendencia de los parámetros históricos se prevé que hacia mediano y largo plazo se presentaría incrementos significativo, aun considerando el comportamiento de los otros puertos del país que compiten con Buenaventura.

Cuadro 93 Unidades Económicas y Empleos

Actividad/Servicios	Unidades económicas	Empleos directos	Empleos Indirectos	Total empleos
Agencias marítimas	36	418	-	418
Operadoras portuarias	185	928	-	928
Agencias de Aduanas	116	474	346	820
Empresas de transporte	143	297	1500	1797
TOTAL	480	2117	1846	3963

Fuente: Superintendencia Regional de Puertos.

El cuadro muestra que la actividad que mayor presencia tiene dentro del subsector corresponde a los operadores portuarios con 185 empleo. Empero a nivel general los mayores aportantes son las empresas de transporte terrestre con el 45% de total generado. Siguiendo en su orden las agencias de aduana y marítimas.

Debilidades

La infraestructura para el manejo de carga en el puerto no es especializada, ni está acorde a los parámetros internacionales, por ejemplo la tecnología utilizada para el transporte de carga internacional.

Comparados con otros puertos nacionales o de la zona latinoamericana, los costos de los servicios portuarios se mantienen en un estándar alto, se dificulta la competencia para el puerto de Buenaventura.

Inadecuada capacitación y formación de mano de obra para la administración y operatividad de la actividad portuaria.

La implementación de los nuevos avances en el desarrollo portuario no tiene la dinámica exigida por la competencia tanto a nivel nacional como internacional.

Débil capacidad financiera y tecnológica de los operadores portuarios.

Insuficiente oferta de servicios logísticos: La infraestructura de servicios portuarios no es la mejor. (astilleros; óptimo abastecimiento de barcos (proveedurías); combustibles; óptimo espacios y servicios recreativos y de diversión con características internacionales, servicios de traductores y guías turísticos, etc)

Deficiente enfoque de mercadeo y servicios al cliente.

No existe una estrategia local para el desarrollo de un modelo portuario, acorde con las características del municipio.

Limitantes o Amenazas:

Los aspectos naturales unidos al proceso de constante sedimentación de la bahía le da poca profundidad al canal de acceso (entre 9,5 y 10 mts aproximadamente), lo que representa una restricción mayor al ingreso de motonaves de mayor calado. Dada la evolución de las características de la flota de buques, unido a la capacidad portuaria, los usuarios han optado gradualmente por hacer uso de otros puertos alternos en países vecinos (hoy el porcentaje de movilización de carga de comercio exterior al interior de Colombia ha pasado del 60 al 48%). Hoy el muelle marítimo de Buenaventura por ejemplo, cuenta con una capacidad suficiente para atender las necesidades de movilización sólo hasta el 2004, cuando se espera maneje un volumen de 9,6 millones T/año. Para esa época la capacidad portuaria del Litoral Atlántico será de 16,7 millones Tn/año.

Ingreso de naves con un calado inferior a los 11,5 metros con una longitud aproximada de 200 m., el equivalente solo el 14% de la flota mundial actual de las naves portacontenedoras.

Deficiente infraestructura vial para atender exclusivamente al subsector.

Deficientes servicios públicos.

Aumento de las ventajas competitivas de puertos de la costa atlántica.

Fuerte expansión portuaria de los países vecinos.

El desarrollo actual o a futuro de proyectos de infraestructura como la construcción de un puerto marítimo comercial en la zona del pacífico y la completa construcción de la vía Tobía grande – Puerto Salgar que acortará la distancia entre Bogotá y la Costa Atlántica, de alguna forma constituyen una amenaza para el desarrollo portuario de Buenaventura.

Oportunidades:

Existencia de un centro de servicios logísticos a la carga y al transporte.

La plataforma de generación de valor agregado para las exportaciones.

Existe o se identifican varias fuentes de inversión dispuestas a asignar capital en terminales especializados.

El fortalecimiento del mercado de transferencias de contenedores en la cuenca del pacífico.

La declaratoria territorial de Buenaventura como Zona Económica Especial de Exportación.

Principales conflictos registrados en el subsector Portuario

Conflictos Ambientales:

Ingreso de materiales peligrosos que generan riesgos a la población y al patrimonio natural, histórico y arquitectónico de la ciudad, ante la ausencia de un Plan Municipal para la Atención y la Prevención de Desastres.

La contaminación de la atmósfera y sónica generada por las actividades directas como el transporte.

La operación portuaria a cielo abierto de productos al granel sin las condiciones técnicas ocasionan contaminación por material particulado y deterioran el paisaje urbano.

Vertimiento en la bahía de productos tóxicos por deficiencias en las operaciones portuarias.

Conflictos Económicos:

Diariamente se calcula que transitan 1300 vehículos pesados por una malla vial urbana que no tiene capacidad para albergarlos, cuya consecuencia son los tiempos de desplazamiento del usuario y los costos por gasto de la energía trófica.

Generación de deseconomía a distintos subsectores productivos: transporte, comercio y servicios, pesquero, entre otras actividades.

Conflictos Sociales:

Alto grado de accidentalidad por el continuo tráfico de vehículos pesados.

El crecimiento migratorio generado por la condición misma de ser un puerto de reconocida importancia, ha traído consecuencias negativas en la cabecera municipal, dada la presión que se impone sobre la infraestructura de servicios social y de servicios públicos con que cuenta el municipio.

La privatización del puerto, la implantación de nuevos adelantos tecnológicos y demás contrario a lo que se pueda pensar en cuanto a aporte económico al desarrollo del entorno, han contribuido a agravar el problema del desempleo en la localidad.

1.4.1.4 Subsector Turístico

El litoral pacífico colombiano y en especial el municipio de Buenaventura presenta en su conjunto una variada oferta de atractivos naturales aptos principalmente para el ecoturismo y el desarrollo de deportes asociados (Ej: la pesca); lo cual le confiere por sí solo un lugar de privilegio en perspectiva para el desarrollo de tales actividades.

Se sabe que este subsector se ha visto afectado en los últimos años por diversos factores como la inseguridad, la contaminación, el deterioro en la infraestructura de servicios etc, factores que ocasionan la disminución del número de turistas. Es así como la mayor afluencia turística se presente según la tabla siguiente para el año 1994 con 103.609 visitantes y el de menor afluencia hacia 1997 con 82.420 personas. En la actualidad los comportamientos son significativamente decrecientes presentando la más baja afluencia, como quedará expreso en las declaraciones hecha por los directivos de Cortuvalle cuando adujeran "que en la pasada semana santa del presente año (2000) solo visitaron Juanchaco y Ladrilleros un cerca de 2500 personas", explicado por los temores a ser víctima de las llamadas pescas milagrosas en alta mar, y los secuestros, como una modalidad que hace escuela en Buenaventura.

Cuadro 94 Pasajeros movilizados en los últimos años

	1994	1995	1996	1997	1998
Total Pasajeros	103.609	111.173	97.357	82.420	90.174

Fuente: Sistema de información turística – Corporación regional de turismo – Buenaventura

En cuanto al número de unidades y de empleos generados en el subsector turístico, la tabla el siguiente permite un registro actualizado a la fecha.

Cuadro 95 Servicios, unidades, empleos y participación del sector turístico en el Municipio

Actividad Económica	Unidad Económica	Part. %	Empleos directos	Empleos Indirectos	Total Empleos	Part. %
Transporte marítimo de pasajeros	112	35.0	112	112	224	11.17
Hotelería	168	52.5	431	1077	1508	75.17
Gastronomía	24	7.5	96	120	216	10.77
Empresas de transporte marítimo	2	0.63	4	8	12	0.60
Operadores turísticos	8	2.50	4	0	16	0.80
Muelles turísticos	6	1.87	16	24	30	1.49
TOTALES	320	100.0	665	1341	2006	100.0

Fuente: Cortuvalle, 1999

Debilidades:

Formas inadecuadas en que se ejercen las actividades turísticas de explotación o aprovechamiento y la subutilización del inmenso potencial ecológico que circunda el municipio.

No se cuenta con una adecuada estructura y sistema de información al turista, que pueda dar cuenta permanentemente sobre atractivos turísticos, medios de transporte, hoteles y tarifas.

Ineficiente proceso de seguimiento y control a las embarcaciones destinadas al transporte marítimo de pasajeros.

Las políticas y programas de fomento crediticio que estimulen el desarrollo de las iniciativas pequeño empresariales y comunitarias.

Hay un pobre nivel de capacitación del personal que interviene en el cadena del turismo.

Deficiente gestión de los organismos ambientales del orden nacional, departamental y municipal, para mitigar los problemas de contaminación de la bahía y no dejan de ser preocupantes los altos niveles de contaminación de la bahía por residuos sólidos y excretas.

Por la forma como se ha venido explotando o desarrollando las diferentes actividades económicas en la región, existe una fuerte degradación de los recursos y ecosistemas naturales aspectos que constituyen oferta ambiental para el turismo.

Débil capacidad gerencial y organizacional, a lo que se suma un bajo nivel de "cultura de atención al cliente" en toda la cadena productiva.

Ineficiente mercadeo y promoción de servicios y atractivos turísticos.

Limitantes o Amenazas:

Disfuncionalidad de la infraestructura y los componentes de servicios públicos y de saneamiento básico.

Riesgos para la seguridad física y bienes de la población nativa y foranea por la presencia de grupos delictivos y al margen de la ley en todo el territorio municipal

Riesgo inminente de contagio de enfermedades endémicas.

Sensibilidad y vulnerable del subsector ante la difícil situación económica que experimenta la región y el país en general, hace que no haya demanda permanente.

La contaminación de la bahía y la turbiedad del agua, el desarrollo urbano desordenado y el mal aspecto estético que ofrece la ciudad como tal son limitantes para el buen desarrollo turístico.

Principales conflictos:

Conflictos Económicos:

La depresión por la que atraviesa el subsector afecta directamente personas que desarrollan actividades en el campo de hotelería; la gastronomía; el transporte terrestre y marítimo.

Conflictos Sociales:

El modelo como se desarrolla la actividad turística genera un subempleo en la región.

Los ingresos reales de las personas que dependen de las diferentes actividades del subsector no les permite cubrir sus necesidades básicas, especialmente lo que tiene que ver con la salud y la educación.

1.4.1.5 Problemática del Subsector de Comercio y de Servicios.

Aunque en los últimos años se ha incrementado el número de unidades comerciales, éste sector se caracteriza por la alta informalidad, representada en una cantidad considerable de ventas y vendedores ambulantes y estacionarios, lo cual se acompaña por la baja relevancia del comercio al por mayor frente al comercio al detal. El primero destaca la venta de materiales eléctricos, para la construcción, de comestibles, bebidas, repuestos marinos, entre otros.

El 95% del comercio al detal posee características de microempresas. Son unidades productivas que regularmente emplean entre 1 y 2 personas y sus activos no alcanzan a superar los 20 millones de pesos, siendo las más comunes las cacharrerías, los almacenes de ropa, las tiendas.

Composición y empleo en el subsector de comercio y de servicios

La presente tabla, colige lo dicho en el párrafo anterior, donde dicho subsector del comercio al por menor revela la presencia del 67.60% de total de las unidades económicas locales, seguido del transporte, almacenamiento y comunicaciones con el 11.76%. Estas últimas se constituye en las actividades que cada vez adquiere más importancia dentro de la economía del municipio, como lo corrobora el número de empleos (514), cercano a un sector tradicional como la manufactura, como se aprecia en las tablas 7y 8 respectivamente.

Cuadro 96 Actividad, unidades productivas y participación en el mercado de bienes y servicios en Buenaventura.

ACTIVIDAD	UNIDADES PRODUCTIVAS	PARTICIPACIÓN %
Estaciones de servicio	13	0.29
Manufactura	147	3.30
Electricidad y Gas	4	0.09
Construcción	32	0.72
Comercio al por menor	3.011	67.60
Transporte almacenamiento y comunicaciones	524	11.76
Establecimientos financieros, seguros, inmóvil	248	5.57
Servicios comunales y sociales	475	10.67
TOTAL	4.454	100.00

Fuente: Cámara de Comercio de Buenaventura, 1999. (se excluyen los servicios portuarios)

Cuadro 97 Empleos directos e indirectos por actividad.

ACTIVIDAD	Empleos Directos	Empleos Indirectos	Total Empleos	Part. %
Estaciones de Servicio	124	0	124	0.97
Manufactura	304	228	532	4.18
Electricidad y gas	7	0	7	0.05
Construcción	126	100	226	1.77
Comercio al detal	4.153	4.500	8.653	67.93
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	381	133	514	4.03
Establecimientos financieros, seguros, inmobiliarias y similares	1.143	0	1.143	8.98
Servicios comunales y sociales	1.540	0	1.540	12.09
TOTAL	7.778	4.961	12.739	100.00

Fuente: Base de datos Cámara de Comercio de Buenaventura, 1999.

Debilidades:

Existen serias deficiencias en el proceso de la gestión administrativa. Se evidencia fallas por ejemplo en aspectos que se relacionan con la planeación y el mercadeo y promoción de sus productos.

No hay una visión gerencial organizacional, ni tampoco impera la cultura de la "atención al cliente".

Impera una norma común de competencia desleal entre los actores productivos.

En opinión de los empresarios del subsector los siguientes factores crean serias limitaciones al desarrollo de este a nivel local⁴ :

1.	Difícil acceso a las fuentes de crédito	63.5%
2.	Altos intereses a los créditos tomados	60.6%
3.	Demasiadas garantías exigidas para la obtención de créditos	57.3%
4.	Alto costo de la materia prima	50.5%
5.	Bajo nivel de ventas (baja demanda)	49.5%
6.	Escaso margen de utilidad obtenido	45.3%
7.	Desunión y falta de compromiso gremial	44.6%
8.	.Pocos conocimientos gerenciales y administrativos	43.3%
9.	Mala ubicación e inadecuada infraestructura física de sus negocios y entorno	39.7%
10.	Fallas en la comercialización	33.2%

Limitaciones o Amenazas:

La acciones de los grupos de delincuencia organizada y al margen de la Ley , ha disparado los índices delictivos y los niveles de inseguridad en general.

La crisis económica generalizada y el alto desempleo ha disminuido seriamente la capacidad de compra de los clientes potenciales de los productos de la actividad comercial en Buenaventura.

La oferta de los productos para los diferentes comerciantes de Buenaventura es escasa, irregular y costosa.

Oportunidades:

Hay una infraestructura comercial y de servicios que podría ser aprovechable.

Se reconoce a Buenaventura como el centro de acopio hacia las zonas costeras del pacífico.

El flujo de turistas, a pesar de que ha disminuido sigue siendo representativo en Buenaventura y se trabaja por recuperarlo y aumentarlo.

Las actuales y futuras inversiones en proyectos y expansión portuaria hacen suponer un aumento en los niveles de empleo en el municipio.

Se cuenta con la infraestructura y la disponibilidad logística para la capacitación o formación profesional en temas comerciales y administrativos (SENA, Universidades, otros).

Principales Conflictos Registrados en el Subsector de Comercio y Servicios:

⁴ Los factores descritos son el producto de las conclusiones surgidas de los distintos encuentros entre los empresarios y el personal del POT y Cámara de Comercio que apoyo el proceso.

Conflictos ambientales:

Invasión del espacio público por ventas ambulantes, extensión de la infraestructura de los negocios y, contaminación visual por la proliferación de avisos y vallas.

El inadecuado manejo de empaques por parte de los vendedores estacionarios, impacta el paisaje, la red de alcantarillado, entre otros contextos.

Conflictos Económicos:

La no acogida y cumplimiento de las disposiciones legales genera impactos sobre las actividades entre el conjunto de los subsectores. (Ej: S. Oficial).

La competencia de intereses entre los comerciantes organizados, los vendedores estacionarios y los ambulantes, terminan por efectarlos a todos, viendo disminuidos sus ingresos provenientes del ejercicio de la compra – venta.

Las actuales y futuras inversiones en proyectos de mejoramiento y expansión portuaria hacen suponer un aumento en los niveles de empleo en el municipio.

Se cuenta con infraestructura y la disponibilidad logística para la capacitación o formación profesional y posibilidades de formular programas académicos acordes con las necesidades del medio y los sectores productivos.

Conflictos sociales

Producto de la rivalidad permanente entre comerciantes formales e informales, se genera un malestar e incomodidad en la comunidad, ya que los efectos de esta se reflejan en los costos de los productos.

1.4.1.6 Problemática del Subsector Agrícola.

Es sabido que los principales factores limitantes que presenta la actividad agrícola, son la poca fertilidad de los suelos, el exceso de toxicidad y la acidez, la escasa luminosidad (1.200 horas/año), los riesgos de inundación y problemas de drenaje, que la convierten en una actividad de riesgo personal.

Como se ha venido aduciendo la agricultura del pacífico es de subsistencia con una generación de escasos excedentes para la comercialización, la cual convierte al municipio en dependiente y con una baja seguridad alimentaria.

Pese a la baja producción existe una gran diversidad de productos, sobresaliendo aquellos que se ubican en la vertiente de la cordillera occidental en zonas de extensas áreas húmedas y cálidas, como son el maíz, la yuca, el café, el cacao, la caña de azúcar, el coco y otros cultivos asociados, algunos de los cuales presentan excedentes comerciales y potenciales de transformación.

Además de los productos señalados, el municipio ofrece una gran variedad de frutales, renglón poco explotado y cuya atención se ha centrado exclusivamente en el chontaduro, el coco y en los últimos años en el borojó. Entre los frutales se destacan: la papaya, la guayaba, el madroño, el táparo, el caimito, el bacao, la piña, las pomas, la guanábana, el sapote, el limón, naranjas, bananos, etc.

La industria de transformación de productos agrícolas (agroindustrias), es muy incipiente en Buenaventura y en toda la región en general. Ésta prácticamente se limita a la extracción de aceite de palma, molinos de arroz, empacadores de palmito y algunas procesadoras de coco especialmente para dulcería. El procesamiento de aceites y palmitos generaba hacia comienzos de la presente década alrededor de 850 empleos directos en plena producción, hoy reducida considerablemente. En algunas comunidades rurales se procesa artesanalmente la "palma mil pesos" para extraer aceite, actividad que según éstas es rentable y de fácil manejo.

Otros productos que presentan gran potencial para la agroindustria son el banano, el caucho, el chontaduro, el naidí, los pastos, el borojó y en general la rica variedad de frutales que se producen en toda la región. Se debe tener en cuenta también la transformación de plantas aromáticas como la citronela – de la cual se extrae aceite aromatizado-, albahaca, poleo y limoncillo-, además de otros alimentos de gran capacidad nutricional como la papachina, el árbol del pan, el maíz, la transformación de cárnicos como el cerdo y animales del monte (guagua, guatión, tatabro, etc) y los diferentes productos del mar, siempre concentrados en unas pocas especies.

El método predominante de siembra en la "socola", que consiste en el derrumbe y la quema del bosque natural es un sistema natural donde una vez la vegetación se encuentra seca, se quema con el propósito de limpiar el terreno, destruir malezas y producir cenizas para abonar el suelo.

Otro sistema utilizado, principalmente para la siembra de maíz, consiste en regar la semilla "al voleo" sobre el terreno, se corta enseguida la vegetación, cuyo rastrojo tapa la semilla y las protege.

En general los terrenos se siembra y explotan con periodos de "descanso" de muy corta duración, lo cual en cierta medida conduce al agotamiento de las tierras, a pérdida de cosechas y a su posterior abandono. Estas modalidades determinan el desarrollo de una agricultura migratoria, caracterizada por un constante desplazamiento y, a menudo, por la explotación simultánea de varios lotes ubicados en zonas diferentes.

No obstante lo anterior, el agricultor busca, generalmente, asociar cultivos entremezclando el plátano con el maíz, arroz y el chontaduro o el maíz y la yuca, con lo cual el nativo trata de reproducir la estructura heterogénea del bosque originario, posibilitando la conservación de las cadenas tróficas, preservando por consiguiente los ecosistemas.

El producto principal de la parcela familiar negra es el plátano⁵, base de su alimentación y de ancestral importancia, este juega un papel importante como medida de intercambio comercial y como excedente comercializable con intermediarios venidos de fuera o de la misma zona, constituyéndose en uno de "los principales generadores de ingresos para la familia"⁶, éste producto entra al comercio urbano a través de los esteros Amazonas y San Antonio en canoas y pangas directamente a las galerías de Pueblo Nuevo y Bellavista donde es vendido para el consumo local y el comercio subregional.

De igual manera el arroz hace parte esencial de la dieta y como producto para el mercado, éste es sembrado en tierras inundables, al "voleo" como el maíz, y en los diques en ciclos que duran entre 4

⁵ En la Costa Pacífica, existen más de 20 variedades de plátano, destacándose el "hartón", el "dominico", "cayeto", "chimba" y el "manzana", entre otros.

⁶ El plátano se vende por "raciones", esta medida equivale a 64 unidades. Esta ración era la cantidad de plátanos que el amo entregaba al esclavo para su alimentación semanal, Con el plátano se continúa preparando platos como la "chucula", "la bala" y el "tapao". Los indígenas lo utilizan para preparar cerveza.

y 5 meses para su cosecha. También para su cultivo se utiliza el método del trasplante y siembra a chuzo o macana⁷.

En toda la región se cultivan variedades de caña de azúcar, algunas resistentes a las inundaciones. En su cultivo participan igualmente hombres, mujeres, pero su transformación en casi toda la región es una actividad exclusivamente femenina. Aunque para la fabricación de aguardiente o "biche" es el hombre quien más dedica tiempo. Los productos derivados más importantes son la miel y la panela, destinados únicamente para consumo doméstico. Para el cultivo y tratamiento de la caña de azúcar, se destacan en el municipio sitios como Sabaletas y Zacarías.

Por tradición los indígenas del pacífico son agricultores, y practican una agricultura de rastrojos para los dos cultivos básicos en su sistema de producción como son el maíz⁸ y el plátano. Es entre los Waunan o Neonama la agricultura parece estar más desarrollada, sus cultivos son de mejor calidad y de mayor extensión y al que se dedica mucho más tiempo a un cuidado.

El plátano sigue en importancia el maíz como planta alimenticia, se cultiva en cercanías de las cosas o en los ruzas a lo largo de los cursos de agua. Una familia siembra, por lo general, un almud (0.4 has) de plátano asociado con maíz un año antes de instalarse en un lugar y luego se puede ampliar hasta completar 2 y 3 Has. Áreas suficientes para el alimento humano y de los cerdos.

En términos generales, los indígenas como familias de la selva tienen un sistema agrario que involucra la recolección como práctica prehistórica que se realiza diariamente. El área mínima para las actividades agrícolas es aproximadamente de 10 has, para recolección esta se puede ampliar o reducir según la disponibilidad de las especies. Los huertos que circundan la vivienda, se asimilan al bosque natural por un carácter diversificado y poliestratificado. Se encuentran frutales, dentro de las plataneras por ejemplo; hay también productos como la "yuca dulce" el "ñame" o la "papa china", aparte de algunas plantas medicinales utilizada en los rituales.

Tecnología, asistencia técnica y crédito:

La discontinuidad de los programas de fomento, la insuficiente e inadecuada asistencia técnica, la falta de recursos para cubrir toda la región y de políticas crediticias inadecuadas y descontextualizadas, han contribuido a que el sector agrícola no tenga la importancia que merece y tiene.

Hablar de tecnología utilizada para el desarrollo de la agricultura es simplemente considerar los procesos de asistencia técnica y las transferencias de paquetes que en algunos casos han significado graves desaciertos⁹ y pérdida para sus gentes. Este es el caso de la experiencia. Convenio C.V.C. – CEE, denominada "pequeños proyectos productivos", en dicho proyecto se prestó asistencia técnica en manejo de cultivos y extensión de crédito a los productores. Después de varios años se dio un avance significativo para algunos productores y su producción, pero también en algunos sitios se reflejó un total abandono en las formas de transferencias utilizadas. Otras intervenciones como las de la caja agraria, el ICA, INCIVA, UMATA, la secretaría departamental de agricultura, etc no han alcanzado a generar grandes impactos sobre los sistemas tradicionales de producción agrícola.

Otras Consideraciones generales

⁷ Las variedades de arroz, que más se cultivan son el "chino" y el "fortuno", se siembran dos veces al año (marzo o abril y agosto o septiembre). La espiga se cosecha a mano o machete y se trilla pisándolo (pilón) o azotándolo contra una canoa.

⁸ Para medir su cosecha de maíz, los indígenas utilizan términos españoles: cuatro mazorcas, dos en cada mano, hacen una "casa", sesenta "casas" hacen un "almud" y seis almudes hacen un "calado".

⁹ Para las comunidades grandes descalabros. En: Trabajo de campo, equipo POT.

Se calcula que de toda la extensión territorial del municipio de Buenaventura, existen 26.000 hectáreas aptas para cultivos en las zonas de vegas y 570 hectáreas en zonas de aluviones (intersección entre agua dulce y agua salada), los cuales se caracterizan por ser ricos en minerales, debido a la descomposición de materiales vegetal y animal que sucede durante la crecida de los ríos. De ese total de tierras aptas, actualmente hay cultivadas 4.230 hectáreas, que como ya se decía comprenden cultivos de productos tradicionales cultivos de pan coger.

Cuadro 98 Resumen del comportamiento productivo del subsector agrícola.

PRODUCTO	Superficie sembrada hectáreas	Producción Total Tons	Rendimiento Tons/Ha.
Borojón	605	2388	3.9
Chontaduro	3127	9381	3
Bananito	132	1270	9.6
Coco	190	2280	12
Cítricos	22	66	3
Guayaba	12	96	8
Caña panelera	175	5775	33
Piña	26	1144	44
Papachina	86	1032	12
Plátano	33	450	13.6
Cimarrón	5	30	6
Yuca	11	77	7

Fuente: Unidad técnica agrícola – UMATA, 1999.

Unidades productivas y generación de empleo

De acuerdo a estudios realizados por la Secretaría Departamental de Agricultura, basados en los datos disponibles -por dicha dependencia- para el año 1994, de los 48.000 pobladores que tenía el área rural, el 40% estaba dedicado a la agricultura, es decir 19.200 personas. En tanto acogiendo los datos del POT, la población vinculada a las actividades agrícolas sería aproximadamente de 26.400 personas. De lo anterior se colige que la generación de empleo sería para este sector de 6.960 personas dedicadas de tiempo completo, si se tiene en cuenta que "alrededor de 2 miembros de la familia dedican parte de su actividad diaria a esta actividad" ¹⁰.

Cuadro 99 Unidades productivas y generación de empleo

ACTIVIDAD	Variedades Económicas	Empleos Directos	Empleos Indirectos	Total Empleos	Part. % Empleos
Cultivo – cosecha y transp.	3.480	6960*	0	6960	93.93
Comercialización	300	300	150	450	6.07
TOTAL	3780	7260	150	7410	100.00

Fuente: Secretaría Departamental de Agricultura, (*) : datos aplicados según fuente.

Debilidades:

Coordinación interinstitucional entre instancias del Estado para el fortalecimiento de la asistencia técnica y los programas de mejoramiento de cultivos.

¹⁰ Cfr. OTMA, 1994

Implantación de proyectos de desarrollo agrícola sin el adecuado estudio de las condiciones de viabilidad técnica y sin la previa concertación con la comunidad.

Procesos de promoción, mercadeo y comercialización de la producción agrícola, muchas veces descontextualizados.

Carencia de empresas agroindustriales para la generación de valor agregado a partir del aprovechamiento de los productos de la región.

Se carece de investigación agropecuaria y biotecnológica.

Relativa incapacidad gerencial de las organizaciones y empresas asociativas de la comunidad, además de que existen pobres mecanismos de coordinación entre ellos.

Las tecnologías utilizadas para el desarrollo de cultivos es baja.

Baja formación del campesinado unido al alto analfabetismo.

Limitantes o Amenazas:

Inseguridad alimentaria y dependencia de otras regiones.

Infraestructura de transporte y mal estado de las vías e inexistencia de estas para la penetración hacia zonas de producción agrícola.

La preparación de los productos no es la más óptima, aspecto que restringe de buena forma el proceso de comercialización.

Alta incidencia de las plagas y enfermedades tropicales sobre los cultivos.

Presencia de los grupos armados al margen de la ley.

Coyuntura y temporalidad de las políticas agropecuarias del gobierno nacional y regional.

No funcionamiento de los fondos de garantías municipal y nacional

La agricultura extensiva se limita entre otras por la toxicidad y la acidez de los suelos.

Oportunidades

Riqueza proteínica y condición exótica que se da a la mayoría de los productos agrícolas de la zona.

Presencia de instituciones del orden nacional, regional y municipal especializadas en el subsector .

Amplia acogida y posibilidades de obtener apoyo dadas las formas de producción agroecológicas que se practican en la zona.

Principales conflictos registrados en el subsector Agrícola

Conflictos ambientales:

Uso intensivo de plaguicidas y la escasa posibilidad utilización de los controles biológicos.

Los cultivadores no cuentan con sistemas adecuados de disposición de residuos sólidos y de aguas servidas contribuyendo a la contaminación edáfica y de los cuerpos de agua.

Conflictos económicos

La reducción evidente en la producción agrícola, ha generado graves riesgos para la seguridad alimentaria de la población.

No generación de valor agregado de la producción venida de la zona rural.

Conflicto Sociales:

- La actividad agrícola no representa ningún atractivo como tal para el campesino pues al vender sus productos se hace por debajo incluso de los costos reales en los que incurre.
- Agudización de las condiciones en la calidad de vida de la gente que depende exclusivamente de la agricultura

1.4.1.7 Problemática del Subsector Minero.

El pacífico Vallecaucano cuenta con una inmensa riqueza mineral en oro y platino, según los reportes para el subsuelo bonavenrense.

De acuerdo con estudios compilados por la Unidad Minera y Forestal de la Secretaría de Desarrollo Económico y Rural, geológicamente los suelos del municipio se caracterizan por estar dentro del grupo de tierras llamadas "misceláneos"; donde las explotaciones mineras se presentan en las vegas aluviales, riveras, terrazas y lechos de los ríos y quebradas.

Estudios geológicos en las cuencas hidrográficas municipales muestran que el oro se encuentra concentrado en depósitos aluviales de gravas que forman grandes terrazas por meandros de los ríos debido a la erosión que arrastra diversos materiales desde la cabecera de los mismos. Estas terrazas se dividen principalmente en tres niveles: terrazas altas, son las más jóvenes y de mayor explotación debido a su fácil acceso y poseen poca profundidad; Terrazas medias: en algunos sitios explotados debido a su profundidad y; terrazas bajas: que ofrecen gran potencial y se encuentran aún sin explorar y explotar debido a su gran profundidad.

Cuadro 100 Análisis Comparativo de la producción anual de Oro en el Pacífico Vallecaucano.

BS y SS	1996	1997	1996-1997	1997	1998	1997-1998
Actividad	Producción gramos	Producción gramos	Variación gramos	Producción gramos	Producción gramos	Variación gramos
Extracción y comercialización	236.042,58	147.418,48	-88.624,1*	98.659,21*	35.921,15	-62.738,06

Fuente: Ministerio de Minas y Energía – Subdirección de elaboración de proyectos. (*) el año 1.997 se toma hasta agosto.

Basados en la tendencia descrita, se puede afirmar que la producción de oro en el Pacífico vallecaucano ha ido decreciendo año tras año, presentando variaciones profundas como la registrada en el último año de 62.738,06 gramos.

Igual tendencia que la anterior, se refleja en la disminución gradual y sostenida (especialmente en los últimos 5 años) de la participación de regalías por concepto de oro, plata y platino en el municipio de Buenaventura. El siguiente es un resumen de dicha tendencia período 1982 – 1997.

Cuadro 101 Variaciones en las regalías mineras de Buenaventura.

Año	Monto (\$)
1982	82.693.525
1985	273.588.525
1989	1.621.039.875
1990	3.424.692.900
1993	7.998.216.350
1994	4.019.540.575
1996	2.968.300.200
1997	1.712.626.996

Fuente: Ministerio de Minas y Energía

Debilidades

Los programas de evaluación de las reservas son muy débiles ya que sólo en algunos casos se puede determinar la verdadera potencialidad del recurso minero.

No existe interés en la dirigencia política para fortalecer el sector, pues en ninguno de los casos se logra o ha logrado una óptima gestión.

No se vela por la aplicabilidad de la normatividad en la extracción de los minerales ya que las regalías no necesariamente se revierten en el mejoramiento de la calidad de vida del nativo y su entorno.

La organización y la coordinación interinstitucional es muy débil.

Los sistemas de explotación del recurso son muy limitados.

Limitantes o Amenazas:

No se cuenta con una infraestructura física, ni económica apropiada para introducir equipos y mejorar la tecnología empleada para la extracción y el aprovechamiento del recurso minero.

Las técnicas de explotación adoptadas en los últimos años, son completamente inadecuadas y ambientalmente no sostenibles (Ej: draga).

En el 60% del territorio donde se hace extracción hay problemas y deterioro ambiental por causa de las técnicas inadecuadas de explotación. El uso Indiscriminado de productos químicos contamina suelos y aguas con pérdida de vida.

Los grupos armados al margen de la ley perjudican la libre extracción.

En la mayoría de las zonas mineras se presentan altos índices de inmigración.

Los mineros que acuden a la administración municipal a solicitar sus permisos para la venta del oro, no cuentan con soporte técnico ni de recurso humano que posibilite su expedición.

Oportunidades:

Reconocimiento geológico de la presencia en todas las cuencas hidrográficas del municipio de aluviones auríferos.

Alta disponibilidad de recurso humano para desarrollar las actividades minera a gran escala, ya que la mayoría de la población económicamente activa rural se dedica a la extracción.

La comercialización asegurada de la producción de los minerales de la costa pacífica Vallecaucana.

Los actuales niveles de captación que el municipio tiene por el impulso de ciertos minerales se podría incrementar con la planificada extracción de otros minerales.

Los niveles de empleo en la zona rural podrían mejorarse, siempre y cuando se adopten políticas serias que permitan el fortalecimiento de la explotación de los minerales en esta zona.

Reconocimiento al derecho a propiedad colectiva de las tierras de las comunidades negras, y las indígenas, posibilitan un manejo autónomo de los recursos y planeación de la actividad con criterios sociales.

Principales conflictos registrados en el subsector Minero

Conflictos ambientales:

Presencia de distintos niveles de erosión y pérdida de vegetación, e impacto sobre el lecho de los ríos y quebradas por las extracciones de minerales.

Conflictos económicos:

Disminución de la capacidad productiva en los subsectores agrícola, maderero y pesquero ya que en el 100% de las zonas donde se explotan minerales; el suelo queda estéril.

Conflictos sociales:

Condición de tierras baldías genera conflictos entre pobladores rurales, interétnicos y con pequeños mineros foráneos.

Generación De Empleo

De acuerdo a la información disponible, el empleo que generan cada uno de los sub-sectores y su participación dentro del universo económico del Municipio de Buenaventura, ratifica que los subsectores de servicios y comercio como el portuario aportan el mayor número de empleos a nivel municipal (ver tabla N° 11); cifras que para lo rural no representan significado alguno, al tenerse en cuenta conforme a los datos dados anteriormente que es el subsector agrícola el que mayor participación alberga con una población mayor a las 26.000 personas, a pesar de que en las anteriores existe un sector marginal en el área de los servicios turísticos y el comercio sobre todo en áreas de desarrollo turístico, no representando ello ninguna preponderancia a nivel municipal. Podría afirmarse entonces que la participación de la zona rural en materia de oferta de empleo es de carácter marginal frente al sector moderno de la economía municipal. En otras palabras, aunque existen empleos que son propios de los sectores modernos de la economía (urbana), estos no representan en el contexto de la economía de subsistencia propia de las comunidades rurales indicadores de empleo, por su condición estacional.

Cuadro 102 Generación de empleos por Sub - sectores

SUBSECTOR	EMPLEOS DIRECTOS	EMPLEOS INDIRECTOS	TOTAL EMPLEO GENERADO	PART. %
MADERERO	1.023	1.043	2.066	7.28
PESQUERO	3.043	2.489	5.532	19.49
PORTUARIO	4.419	1.84	6.265	22.06
TURISTICO	758	1.600	2.358	8.31
COMERCIO Y SERVICIOS	7.209	4.961	12.170	42.86
TOTAL	16.452	11939	28.391	100.00

Fuente:

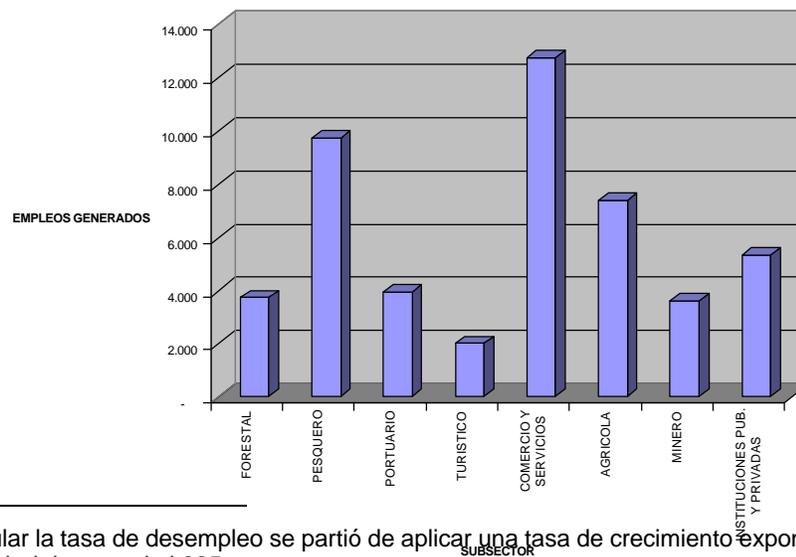
Así los resultados para ponderar una posible tasa de desempleo, en el conjunto de los subsectores para todo el Municipio, partiendo de las proyecciones de población para el año 1998, de 296.918 habitantes¹¹, y la base de una población Económicamente Activa de 84.384, de los cuales 48.492 están trabajando (ver tabla N° 12), evidencian que la tasa de desempleo estaría bordeando el 42.53%. Al tiempo que las cifras de generación de empleo para dicho conjunto de subsectores, darían una oferta del 57.5%

Cuadro 103 Población (P.E.A.)proyectada en el municipio, año 1998.

Población total	P.E.A cabecera	P.E.A. Rural	P.E.A. TOTAL
263.643	71.710	12.654	84.364

Fuente:

GENERACIÓN DE EMPLEO POR SUBSECTORES



¹¹ Para calcular la tasa de desempleo se partió de aplicar una tasa de crecimiento exponencial promedio de 2.72%, a partir del censo de 1.985.

Producto interno bruto

Sin duda alguna el sub-sector portuario es quien más aporta al Producto Interno Bruto en el contexto local con un 77.20%. Le sigue en importancia el sector del Comercio y Servicios con el 11.22%, lejos de alcanzar la dinámica del anterior, como acontece con el Pesquero, cuyo aporte es del 10.81%, significando con ello la deprimido del resto de sectores, ratificándose lo dicho párrafos atrás sobre algunos sectores dinámicos del área rural. Ver tabla N° 13 distribución del PIB.

Cuadro 104 Distribución del PIB del municipio.

SUB-SECTOR	P.I.B. (Miles de mill.)	PART. %
MADERERO	22.259'5	0.74
PESQUERO	326.837'6	10.81
PORTUARIO	2'334.261'9	77.20
TURISTICO	953'0	0.03
COMERCIO Y SERVICIO (Se excluye ser. Portuario.)	339.177'6	11.22
TOTAL	3'023.489'6	100

Fuente:

1.4.3 Hacia Una Síntesis De La Situación De Los Subsectores.

Debilidades:

La actividad económica local a excepción del subsector portuario presenta un nivel tecnológico muy bajo, que se evidencia en la poca variedad, baja calidad y productividad y altos costos de los productos locales.

A pesar de que en la ciudad la fuerza laboral día a día se viene capacitando, se sabe que ésta aún no responde a todas las expectativas de la oferta y a las exigencias del mercado, de lo que se concluye que la mano de obra de Buenaventura tiene aún un bajo nivel de especialización.

Una constante en los subsectores económicos de la ciudad es la falta de estrategias de mercado y comercialización de los productos y servicios, que en ellos se generan, dificultando la aproximación a los clientes, al posicionamiento y la venta de los productos.

Visión empresarial y gerencial que limita el crecimiento económico y la proyección a otros escenarios del desarrollo, y especialmente el de atracción de inversión y mercados internacionales.

Descoordinación intersectorial, para agregar niveles de gestión para el impulso a subsectores y la economía en general.

No existen claros indicadores de operacionalización de políticas de incentivos para la inversión y en especial para el traslado de industrias.

Absoluta dependencia de otras regiones para el abastecimiento de bienes de consumo.

Cerca del 30% de familias bonaverenses derivan su sustento de la economía informal.

La zona del Choco Biogeográfico en la cual se asienta el Municipio es a nivel mundial la de mayor biodiversidad, sin embargo no hay presencia de centros de investigación en las áreas agropecuarias, de biotecnología, a diferencia de la zona sur-occidental donde hay 40 centros. Mucho menos existen

en la actualidad proyectos encaminados hacia el desarrollo de los recursos propios de la región en dicha área del conocimiento.

Los inversionistas externos han adoptado formas no sostenibles de explotación y aprovechamiento de los recursos regionales que atentan contra la sostenibilidad misma de las nuevas generaciones.

Oportunidades

La ubicación física y natural del municipio de Buenaventura la hace geográfica, para la actividad de los servicios portuarios, comercial y complementarios.

Recursos naturales con alto nivel de aprovechamiento en concordancia con las exigencias ambientales internacionales.

La infraestructura portuaria como soporte para la oferta de servicios asociados a dicha actividad.

La riqueza en recursos hídricos óptima para el transporte fluvial, el aprovechamiento eléctrico y la venta de agua.

La declaratoria de Buenaventura como una zona económica especial de exportación.

Los Obstáculos a Remover.

Durante los últimos años la Región del Pacífico Colombiano y su centro poblacional y económico más importante, Buenaventura, ha adquirido una basta importancia. Las políticas de internacionalización de la economía han planteado la urgencia de vincular más estrechamente a Colombia, sus regiones y contextos más estratégicos con aquellas economías que registran altas tasas de crecimiento económico y de demanda y que impulsan importantísimos desarrollos tecnológicos asociados a la nueva división internacional del trabajo.

Con esas nuevas miradas se ve hoy a Buenaventura, y si -como es de esperar- los efectos positivos de la llamada apertura económica continúan acelerando actividades de exportación e importación, independiente de la crisis que se cierne a nivel nacional, el sector portuario o los puertos del pacífico, por no decir que la ciudad, pues esta desde el gobierno de lo local, por su situación, no le permite hacer grandes inversiones, requerirán en el mediano plazo la ampliación y construcción de muelles especializados y de contenedores, áreas y tecnológicas de embarque y desembarque, adecuación de accesos marítimos, ampliación, mejoramiento y alternativas viales con el interior y hacia su misma zona rural, mayor y más seguro suministro de energía, sistemas de comunicaciones expeditos y de informática, modernización y ampliación de la capacidad hotelera, salas de convenciones, etc.

De allí, que se hagan necesarias las inversiones urbanas en servicios públicos, vivienda, abastecimiento de víveres, mejoramiento del sistema vial inter-urbano, promoción de zonas industriales que aprovechen las ventajas de localización. Sin embargo, es indispensable hacerse la pregunta, acerca de qué tan preparada esta la ciudad y sobre todo cuál es el estado de desarrollo actual para asumir dichos cambios y adecuarse a las necesidades de una economía cada día más exigente y sobre todo libre de restricciones.

Para acercarse a una respuesta sobre lo acabado de anotar es indispensable mirar algunos factores que subyacen a la realidad económica local y sobre todo revisar una serie de obstáculos que hoy adquieren amplio peso, pocas veces dilucidados cuando se analiza el municipio en su totalidad, y que deben ser puestos en el escenario, como son, por un lado, la coexistencia de dos tipos de economías, la moderna y la tradicional, que en suma constituyen una hibridación de la cual hoy subsisten sus habitantes, como también los agentes externos instalados en ella que ven a

Buenaventura como un espacio de oportunidades. Y por otro lado, el que la dinámica de la apertura exige y promueve un desarrollo "moderno" especialmente en los puertos y en sus cordones de comunicación con el interior, en tanto la Constitución de 1991 exige de manera tácita e implícita otro tipo de desarrollo sobre las áreas de propiedad colectiva, las que constituyen el 98% del territorio local y desde donde devienen muchos de los problemas que subsisten en la ciudad. Algunos de esos obstáculos se podrían resumir así:

1º) Evidentemente han existido obstáculos de orden físico y natural -como se dijera páginas atrás- al desarrollo del municipio y la región. Desde mediados del siglo XIX ha existido interés nacional por un adecuado acceso vial, pero limitaciones naturales y geológicas difíciles de vencer en la medida que iban acompañadas de problemas financieros, tecnológicos, políticos y jurídicos impidieron en unos casos o retrasaron en otros la construcción de estas obras, fundamentales para el desarrollo moderno del país¹² y la región. Otras condiciones naturales adversas -clima, suelos, endemismo- se han erigido como obstáculos a la inversión.

Si bien estos impedimentos protegieron -aunque no plenamente- una de las ricas regiones bio-diversas del planeta de un estilo avasallador de desarrollo en épocas en que la atención del medio ambiente no estaba al orden del día, también es cierto que no permitieron el mejoramiento de las condiciones de vida que podrían haber resultado de ese desarrollo. Pero además, las actividades modernas que pudieron penetrar como las madereras y mineras con un carácter puramente extractivo, no solo afectaron nocivamente el medio sino que deterioraron aun más la calidad de vida de la población, con el agravante de no haber generado una dinámica interna de desarrollo en la región y aquellos sitios donde han tenido presencia, como sucede y sucedió en Buenaventura; más aun si se tiene en cuenta que dichas condiciones no ha cambiado y que los recursos de los que vive la gente se disminuyen cada día.

2º) Son innumerables los productos vegetales y animales de la región -puede verse el compendio sobre flora y fauna en este mismo documento, en el punto sobre recursos bióticos: animales de monte, plantas medicinales, aráceas comestibles, frutas, etc - desconocidos en el interior del país donde se encuentra la capacidad de demanda, ni hacen parte de los patrones de consumo, salvo casos excepcionales, sus demandas son inelásticas, de tal manera que aunque bajen sus precios o aumente el ingreso de la población del país, las cantidades compradas no crecen. Esta inelasticidad de la demanda impide mejorar el ingreso de la población y ampliar la producción. Si incrementarán la oferta el efecto sería una caída en los precios que deterioraría aún más los ingresos.

En otras palabras, la no incorporación de productos propios hacia mercados internos, hace que también no se provoquen sus demandas, al tiempo que su consumo solo por los pobladores, pierda posibilidades de una mejora en los ingresos para éstos, con el ingrediente que inversionistas externos aprovechen estas debilidades, trasladando valor agregado hacia fuera que, podría ser incorporado desde el comienzo de la cadena si se pensara en la posibilidad de su transformación desde las comunidades, manteniendo un manejo racional y ecológico de las especies involucradas en posibles mercados.

Sin embargo, lo anterior, es indispensable considerar, que así haya un aumento en la producción de los bienes acabados de mencionar, su puesta en el mercado ocasionarían una baja en los precios y los ingresos de los productores, constituyéndose en una rigidez de la oferta, que obstaculizaría la expansión de la producción.

4º) Por otra parte el modelo de sustitución de importaciones desmontado por la política de apertura e internacionalización de la economía se basó en el mercado interno, promovió el desarrollo

¹² El subrayado es nuestro

económico y la industrialización en el interior andino del país, dejando abandonado el pacífico (no fue pensado para incorporar a la región y sus centros más importantes). De allí que la política de comercio exterior se limitó a las exportaciones cafeteras, dejando a Buenaventura como un simple sitio o puerto de tránsito, no generando una dinámica interna de crecimiento -los ingresos generados localmente se destinaron a demandar productos de la industria y la agricultura fuera- sin impulsar en el municipio actividades productivas distintas a las madereras y pesqueras con poca transformación y bajo valor agregado.

Menos aun el modelo "andino" de industrialización sustitutiva orientado al mercado interno tampoco promovió la inversión productiva en Buenaventura, limitándose este a adecuar y ajustar precariamente la infraestructura portuaria para el tránsito del comercio exterior, olvidándose de la ciudad como tal. Así, el puerto, primo por encima de la ciudad, quedándose ella atrasada para la misma actividad portuaria y del comercio, de allí que vale la pena preguntarse si la ciudad es parte del encadenamiento productivo, o sigue siendo un sitio de tránsito semi-adecuado para las condiciones mínimas que exige la mercancía y la población flotante.

Este atraso de infraestructura para ambos contextos quedó entonces como "herencia" y como un impedimento para el desarrollo de industrias de gran potencial como la pesquera y aquellas que en su momento y aun actualmente buscan asentarse en el territorio de la ciudad.

5º) Como otro obstáculo, el sistema vial terrestre del país, se ha orientado exclusivamente a la conexión de los puertos con el interior de éste, quien lo ha utilizado como camino - de tránsito- de las importaciones empleadas en la industrialización sustitutiva "andina" . Es decir, al no desarrollarse un sistema vial interno regional, incluso hacia y para el sistema de asentamientos rurales locales, dejó incomunicada la economía tradicional -rural- y por tanto aislados a campesinos y pescadores de buscar la ampliación de la demanda de sus productos y de un mejor sistema de abastecimiento de los productos para la subsistencia. A ello se agrega la carencia o insuficiencia de un adecuado sistema de transporte acuático y terrestre, como se dijo que comunique a las comunidades entre sí ha sido un factor de altos costos generados externamente a las unidades productivas de las comunidades, erigiéndose como un obstáculo a la oferta.

La inexistencia entonces de ese sistema vial a lo largo de la región y cercano a la costa ha impedido también el desarrollo turístico, a lo que suma la falta de una flota de cabotaje que garantice la movilización permanente y con itinerarios de la carga y los pasajeros.

6º) Junto a los anteriores obstáculos otros de diversa índole como las relaciones económicas entre la producción tradicional o artesanal de las comunidades y el sector moderno del interior del país y de los puertos, se afecta a menudo cuando no se incorporan los costos materiales de la producción, es decir el cálculo del costo y del excedente reinvertible. Por otro lado, los productos generados por las comunidades, aunque intensivos en trabajo, requieren de algunos elementos que provienen del sector moderno extra-regional cuyos precios crecen más rápidamente que los precios de sus propios productos. Por tanto, los términos de intercambio son desfavorables restringiendo la capacidad de compra de las comunidades, no motivando el crecimiento de sus producciones.

Junto a ello, la oferta de mano de obra atípica, permite bajos salarios, especialmente los provenientes del sector moderno de la economía, debido a las formas culturales y económicas de los pobladores de la zona rural específicamente, para disponer de tiempo para otras actividades, lo cual no facilita su vinculación a una actividad exclusiva, además de la no existencia de unidades modernas de producción emplazadas en la zona rural.

Todos estos obstáculos al crecimiento productivo y al mejoramiento del ingreso real y la precariedad del nivel de vida, permiten plantear opciones al desarrollo de la economía local, sobre la base de la

necesidad de "otro desarrollo" que vincule las actividades tradicionales al sector moderno con mayor intensidad, buscando ampliar el espectro de ingresos tanto de los pobladores urbanos como rurales, que posibiliten encadenar los contextos en los que se da la movilidad poblacional y productiva, de tal manera que se remuevan los factores que impiden el crecimiento y desarrollo socio-económico de la población y por ende de la región y el municipio.

Es necesario entonces, pensar en que sin un impulso a procesos de industrialización, el despegue seguirá retrasado y sus repercusiones sobre los distintos sectores y subsectores a futuro, no posibilitarán condiciones para una economía local competitiva, dejando entonces por fuera del nuevo reordenamiento territorial y económico a Buenaventura, al liquidar sus escasas posibilidades, reafirmando su status de solo puerto, con las consabidas repercusiones acabadas de describir.

Dicho proceso industrializador, debe obedecer a varios criterios como los siguientes:

- a) Necesarias actividades productivas vinculadas a los recursos naturales del municipio y la región.
- b) Actividades productivas de exportación que empleen insumos de la región, como su transformación local, generadoras de empleo.
- c) identificación y puesta en operación de actividades que generen bienes destinados a la exportación, a partir de insumos importados.
Una industrialización ligada e integrada a Tumaco, como el otro y único puerto sobre el pacífico sur-colombiano, de tal manera que los eslabonamientos hacia atrás o hacia adelante produzcan efectos de impulso y crecimiento de otras industrias y actividades de la misma región. Se trata de evitar que los ingresos y demandas de insumos y productos beneficien exclusivamente al desarrollo económico extra-regional, a costa de la industrialización de la ciudad portuaria y su región de influencia.
- d) Promover actividades que utilicen el ahorro y los recursos financieros formados en la misma región y el municipio para evitar que tales ahorros netos sean transferidos para financiar proyectos de otras regiones, como siempre ha sucedido: a costa del capital surgido de la región y de municipios como Buenaventura se han desarrollado otras regiones del interior, y surgido nuevas actividades productivas que en nada han aportado al crecimiento local y más bien han soterrado su desarrollo al no revertirse dividendos alguno para el beneficio de su población que históricamente a aportado su conocimiento y mano de obra para ver crecer capitales, y no su calidad de vida.

Buenaventura está, por tanto, enfrentada a buscar conciliar esas expresiones de dos modelos de economía el tradicional y moderno y fundirlos en uno "de carácter dual", cuyo objetivo no será otro que el mejoramiento de la calidad de vida de la población, ha de ser ecológicamente sano, socialmente distributivo, ajustado a las culturas de las etnias y el resto de la población y altamente participativo¹³.

¹³ En: Rev. Universidad del Valle, N° 5. "El pacífico colombiano", Edgar Vásquez, Tomado del estudio: "identificación y análisis de los obstáculos al desarrollo socio-económico del pacífico: Identificación de alternativas", Instituto de Estudios del Pacífico-Univalle, Edgar Vásquez y John Jairo Hernández, agosto de 1993.

1.5 DIMENSION AMBIENTAL

Problemas Y Desequilibrios

Los principales problemas ambientales municipales son:

Alta vulnerabilidad de los asentamientos humanos a riesgos ambientales geológicos (terremotos y/o tsunamis) e incendios por almacenamiento y transporte de combustibles.

Conflictos por propiedad y por uso inadecuado del suelo.

Contaminación en la zona rural por disposición inadecuada de las aguas residuales, residuos sólidos, sedimentos, hidrocarburos y metales pesados.

Contaminación en la zona urbana por residuos sólidos, acústica, atmosférica, visual, por aguas residuales.

Bajo aprovechamiento sostenible de los recursos naturales.

Baja gestión institucional para el medio ambiente.

Baja seguridad alimentaria.

Desfavorables condiciones ambientales de seguridad ciudadana.

Mala calidad de vida ambiental en la zona rural.

Regular calidad de vida ambiental en la zona urbana.

Almacenamiento y movilización de sustancia peligrosas en la zona urbana y rural.

Inseguridad ciudadana por acciones delictivas.

Congestión vehicular y alta accidentalidad en la zona urbana y también accidentalidad en la vía Alejandro Cabal Pombo.

Limitantes o Amenazas

Contaminación de la bahía de Buenaventura, ríos y estuarios con sedimentos provenientes de otras localidades.

Presencia de grupos armados al margen de la Ley.

Asaltos a transporte acuáticos y terrestres por delincuencia común.

Riesgo de contaminación o contingencias por movilización de sustancias peligrosas por la vía Alejandro Cabal Pombo.

Vulnerabilidad del poliducto a robos de combustible y atentados terroristas.

Aumento de la inmigración por la expectativa de los proyectos de la Zona Económica Especial de Exportación y aumento.

Aumento del tráfico automotor por los futuros proyectos portuarios.

Deterioro de las zona de manglar manglar.

Aprovechamiento inadecuado de los bosques.

Oportunidades

Existencia de demanda nacional e internacional de bienes y servicios ambientales, como la contribución a disminuir el cambio climático.

Existencia de planes para el aumento de la profundidad del canal de navegación de la bahía y de la relimpia del estero San Antonio.

Intereses internacionales en la conservación de zonas tropicales.

Intereses internacionales en los medicamentos naturales y productos secundarios de los bosques.

Incremento mundial en el mercado del agua.

Incremento mundial en el ecoturismo.

Intereses nacionales en el manejo integrado de la zona costera.

Debilidades

Alta vulnerabilidad del territorio a amenazas naturales (sísmicas, hidrológicas y oceano-atmosféricas) y antropogénicas.

Presencia de un clima agreste de alta precipitación, alta humedad relativa y ambiente salobre, que destruye la infraestructura y equipos eléctricos y electrónicos.

Erosión de las márgenes de los ríos, afectando a algunos asentamientos.

Inseguridad alimentaria en la zona rural.

Disposición inadecuada de aguas residuales y residuos sólidos que contamina el suelo y el agua.

Contaminación por actividades económicas que libera hidrocarburos y metales pesados.

Bajo aprovechamiento sostenible de recursos naturales.

Baja gestión sobre el medio ambiente urbano y rural.

Mala calidad ambiental de vida en la zona rural y regular calidad ambiental de vida en la zona urbana.

Contaminación de playas con aguas residuales provenientes de la actividad turística.

Actitudes de irrespecto al medio natural y construido.

Riesgo de contaminación del agua potable con aguas residuales en la red de distribución.

Incompatibilidades en el uso del suelo.

Déficit de reservas naturales urbanas y de zonas verdes.

Contaminación en la zona urbana de tipo acústicas, atmosférica y por cambio en el paisaje.

Fortalezas

Alta oferta de capital natural representado por la alta biodiversidad y elevado endemismo.

Municipio bordeado por áreas marinas, con presencia de recursos pesqueros y otros recursos naturales.

Municipio con grandes áreas para la conservación y protección.

Interés de las comunidades en ejercer un manejo ambiental del territorio.

Presencia de dos bahías con importancia económica y ambiental.

Comunidades con amplios conocimientos tradicionales de los usos de la biodiversidad.

El ordenamiento ambiental de los nuevos portuarios.

Presentar una zona natural vista por la ballenas.

Abundancia de recurso hídrico de buena calidad.

Presentar bellezas escénicas naturales para uso ecoturístico.

Entrada y salida natural al Pacífico.

Diversidad étnica con tradiciones culturales de manejo del medio natural.

1.6. Conclusiones de las Dimensiones

Con la metodología de análisis situacional de motricidad y dependencia se priorizaron treinta y cinco situaciones de las seis dimensiones analizadas en el diagnóstico del Plan de Ordenamiento Territorial. Mediante un ejercicio participativo resultaron dieciocho variables críticas que deben ser abordadas para el desarrollo territorial de Buenaventura. Estas variables tienen un hecho preponderante, cuál es que de éstas catorce corresponden a las Dimensiones Político – Administrativas y Cultural (así una de ellas haya sido priorizada desde lo económico).

Son dos dimensiones cuyo soporte estructural no está directamente relacionado con la distribución espacial del territorio, pero que han sido determinantes a través de la historia y constituyen elementos decisivos en el futuro local.

De esta forma, el Plan de Ordenamiento Territorial deberá generar soluciones físicas, y recomendaciones que permitan solucionar de forma anticipada estos hechos negativos portadores de un futuro incierto para Buenaventura.

Las variables críticas identificadas son:

Dimension Politico – Administrativa

Deficiencia Institucional y Gobernabilidad sobre el territorio, que de respuestas efectivas a la condición social de Ciudad– Puerto, Municipio, Región.

Débil liderazgo político y bajo nivel de gestión colectiva de la dirigencia local para promocionar en forma unificada el desarrollo Municipal.

Alta descoordinación Institucional y bajo nivel de presencia de la Administración local ante las constantes intervenciones de organizaciones del Estado en el territorio Municipal.

Existencia de una pobre ejecución presupuestal, sumado a la falta de gestión para captar recursos de ley o para generar recursos propios.

Bajos niveles de participación e intervención de la ciudadanía en los procesos de gestión para el desarrollo.

Deficientes procesos de planeación para el largo plazo, débiles sistemas de control, ahondado con actividades culturales negativas a estos mecanismos.

Dimension Economica

Falta de apoyo Institucional para la Estructura Económica Local.

Dimension Cultural. (Incluye Dimension Ambiental)

Carencia de una identidad colectiva, que se refleja en la forma de intervención en el territorio y de gestión del mismo ante instancia de mayor jerarquía.

Baja cultura ambiental ciudadana y de los diferentes sectores de la ciudad.

Perdida creciente de valores éticos y morales

Falta de construcción de un proyecto de modernidad propio de la cultura del Pacífico.

Fuerte dinámica de los procesos aculturizantes y de deculturación.

Débil gestión cultural Municipal y de los gestores culturales locales.

Bajo nivel del reconocimiento, del conocimiento tradicional para la definición de políticas, planes y proyectos de desarrollo.

Dimension Urbano – Regional - Dimension Social.

El sistema de transporte en Colombia y en la Región del Occidente y Pacífico Colombiano presenta un atraso significativo en aspectos de infraestructura y operación.

Concentración de la inversión Nacional en la infraestructura física para el Comercio Internacional Portuario, descuidando a la población y su fortalecimiento social, organizativo y cultural.

La Región del Occidente y el Pacífico Colombiano presenta desequilibrios sociales y económicos que afectan negativamente el impulso unificado de la Región para garantizar su inserción en el concierto internacional.

Falta potenciar la posición Geoestratégica con fines de ser un centro de servicios Regionales e Internacionales y el aprovechamiento de los recursos naturales con criterios de sostenibilidad.

1.7. Conclusiones del Diagnóstico y Prospectiva

1.7.1 Conclusiones generales y de la estructura urbana

Al analizar las dimensiones en forma aislada con la matriz de motricidad y dependencia se encontraron dieciocho (18) variables críticas, de las cuales catorce (13) corresponden a las dimensiones político – administrativa y cultural; cuatro (4) son compartidas por las dimensiones urbano – regional y social y una (1) es de la dimensión económica (ver cuadro 4.1).

Variables Críticas Priorizadas Según Dimensiones

<p><u>DIMENSION POLITICO – ADMINISTRATIVA</u></p> <p>Deficiencia Institucional y Gobernabilidad sobre el territorio, que de respuestas efectivas a la condición social de Ciudad– Puerto, Municipio, Región.</p> <p>Débil liderazgo político y bajo nivel de gestión colectiva de la dirigencia local para promocionar en forma unificada el desarrollo Municipal.</p> <p>Alta descoordinación Institucional y bajo nivel de presencia de la Administración local ante las constantes intervenciones de organizaciones del Estado en el territorio Municipal.</p> <p>Existencia de una pobre ejecución presupuestal, sumado a la falta de gestión para captar recursos de ley o para generar recursos propios.</p> <p>Bajos niveles de participación e intervención de la ciudadanía en los procesos de gestión para el desarrollo.</p> <p>Deficientes procesos de planeación para el largo plazo, débiles sistemas de control, ahondado con actividades culturales negativas a estos mecanismos.</p>	<p><u>DIMENSION CULTURAL. (INCLUYE DIMENSION AMBIENTAL)</u></p> <p>Carencia de una identidad colectiva, que se refleja en la forma de intervención en el territorio y de gestión del mismo ante instancia de mayor jerarquía.</p> <p>Baja cultura ambiental ciudadana y de los diferentes sectores de la ciudad.</p> <p>Perdida creciente de valores éticos y morales</p> <p>Falta de construcción de un proyecto de modernidad propio de la cultura del Pacífico.</p> <p>Fuerte dinámica de los procesos aculturizantes y de deculturación.</p> <p>Débil gestión cultural Municipal y de los gestores culturales locales.</p> <p>Bajo nivel del reconocimiento, del conocimiento tradicional para la definición de políticas, planes y proyectos de desarrollo.</p>
<p><u>DIMENSION ECONOMICA</u></p> <p>Falta de apoyo Institucional para la Estructura Económica Local.</p>	<p><u>DIMENSION URBANO – REGIONAL -</u></p> <p><u>DIMENSION SOCIAL.</u></p> <p>El sistema de transporte en Colombia y en la Región del Occidente y Pacífico Colombiano presenta un atraso significativo en aspectos de infraestructura y operación.</p> <p>Concentración de la inversión Nacional en la infraestructura física para el Comercio Internacional Portuario, descuidando a la población y su fortalecimiento social, organizativo y cultural.</p> <p>La Región del Occidente y el Pacífico Colombiano presenta desequilibrios sociales y económicos que afectan negativamente el impulso unificado de la Región para garantizar su inserción en el concierto internacional.</p> <p>Falta potenciar la posición Geoestratégica con fines de ser un centro de servicios Regionales e Internacionales y el aprovechamiento de los recursos naturales con criterios de sostenibilidad.</p>

De las 18 variables 14 no requieren de una expresión física concreta para su desarrollo, con lo cual se precisa el papel poco incidente que el ordenamiento territorial, como hecho aislado, podrá jugar en el desarrollo local.

Al retomar estas variables críticas y relacionarlas mediante el ejercicio de causalidad sobre los atributos de Buenaventura, se encuentra una total correlación entre estas dos dimensiones y el estado actual físico de la ciudad.

A continuación se presenta un cuadro que resume los resultados de cruzar las variables críticas con los atributos.

Principales causas del estado actual de los Atributos Físicos vistos desde las Variables Críticas según dimensiones para el desarrollo del municipio de Buenaventura

EQUIPAMIENTO FÍSICO	
<p>DIMENSION POLITICO - ADMINISTRATIVA</p> <p>Deficiencia de planes para el desarrollo físico de la ciudad Débil formación gerencial y de gestión de los profesionales locales Débil democratización, multiplicación y seguimiento a la formación ciudadana para la implementación de planes, programas y proyectos de desarrollo social, institucional y físico. Poca apertura institucional para la participación ciudadana en la gestión local. Cultura inmedatista Incumplimiento de los procesos de planificación a largo plazo.</p>	<p>DIMENSION CULTURAL</p> <p>Falta de planificación, para el uso racional del suelo. Ejerce presión en el mal uso que se da al suelo. Infraestructuras inconclusas. Concentración en el desarrollo de la inversión en lo portuario. Falta de visión ambiental y turística de la Región. Carencia de una infraestructura, para el desarrollo cultural integral.</p>
<p>DIMENSION ECONOMICA</p> <p>Escasez de recursos para inversión en infraestructura física.</p>	<p>DIMENSION AMBIENTAL</p> <p>Ausencia de planificación y control de las normas urbanísticas. Origen de las vías: material del cual se hacen (calidad).</p>
<p>DIMENSION URBANO - REGIONAL</p> <p>Limita la inversión en hospitales, fabricas, colegios, parques y servicios complemetarios. Falta de Gestión Municipal. Falta de políticas de desarrollo regional que permitan la redistribución equitativa de los recursos. Falta de planes de desarrollo regional que permitan el aprovechamiento de las potencialidades de todo la región.</p>	<p>DIMENSION SOCIAL</p> <p>Falta de desarrollo vial intermunicipal y a nivel local. Falta de planeación en la educación. Falta de desarrollo vial intermunicipal y a nivel Municipal (no hay inversión del Estado para el desarrollo vial). Falta de planeación en la adecuación de las diferentes zonas de incidencia social.</p>

EQUIPAMIENTO SOCIAL	
DIMENSION SOCIAL	DIMENSION CULTURAL
<p>La inseguridad. Falta de ética de los contratistas en la ejecución de las obras. Falta de liderazgo social y político. Falta de unidad y sentido de pertenencia. No hemos dimensionado, valorado ni potencializado el hecho de ser el Puerto más importante de Colombia. La no potenciación y control del tramo parte urbana. Deficiente credibilidad y apoyo a los gestores de procesos de desarrollo sociopolítico y económico. Carencia de una educación adecuada para estimular un desarrollo sostenible. No hay aplicación de la verdadera etnoeducativo.</p>	<p>El desconocimiento o atraso en el cumplimiento de los deberes, derechos y normativas de las políticas sociales. Descomposición social (corrupción y narcotráfico). No hay desarrollo endógeno. Imposición de modelos de desarrollo, no acorde con el conocimiento y entorno cultural. Falta de identidad cultural. Falta de políticas que permitan valorar el conocimiento tradicional.</p>
	DIMENSION AMBIENTAL
	<p>Falta de descentralización en la prestación y manejo de los servicios públicos y carencia de equipamiento institucional. Limita la inversión en hospitales, en fabricas, en colegios, en parques, servicios complementarios. Falta de políticas de desarrollo regional que permitan la redistribución equitativa de los recursos. Falta de planes de desarrollo regional que permitan el aprovechamiento de las potencialidades de toda la región.</p>
DIMENSION ECONOMICA	
<p><i>Limita la sostenibilidad y el crecimiento económico local ocasionando un bajo nivel de ingresos para la inversión en el equipamiento vial, por parte del Gobierno Municipal a través de la misma comunidad.</i> Se genera una mala priorización de educación con respuestas inadecuadas o coyunturales, lo que conlleva a una insatisfacción social. Falta de alternativa económicas y desequilibrio social y económica.</p>	
DIMENSION URBANO - REGIONAL	DIMENSION POLITICO - ADMINISTRATIVA
<p>Limita la inversión en hospitales, fabricas, colegios, parques y servicios complementarios. Falta de Gestión Municipal. Falta de políticas de desarrollo regional que permitan la redistribución equitativa de los recursos. Falta de planes de desarrollo regional que permitan el aprovechamiento de las potencialidades de toda la región.</p>	<p>Corrupción administrativa Falta de optimización de los recursos Débiles procesos de planeación institucional y participativos para la gestión de lo social.</p>

LA VIVIENDA	
<p style="text-align: center;">DIMENSION POLITICA</p> <p>Falta de una política de vivienda de interés social. Falta de planificación urbanísticas y de implementación de programas de vivienda de interés social. Débil gestión de recursos para programas de vivienda de interés social. Falta de formación y voluntad para trabajar en equipo y para armonizar la acción del Estado, la Sociedad Civil y el Sector Privado. Cultura inmedatista Incumplimiento de los procesos de planeación a largo plazo. Supremacía del interés particular sobre el interés colectivo. Falta de voluntad política para el desarrollo de la ciudad. Débil formación y gestión general de los Administradores Excesivo clientelismo político. Débil democratización, multiplicación y seguimiento a la formación ciudadana para la participación en el diseño e implementación de planes urbanísticos de vivienda. Poca apertura institucional para la participación.</p>	<p style="text-align: center;">DIMENSION SOCIAL</p> <p>Falta de políticas de desarrollo urbanístico No hay programas continuados de desarrollo urbanístico social</p>
	<p style="text-align: center;">DIMENSION CULTURAL</p> <p>Falta de visión de la dirigencia Local e Institucional, Departamental y Nacional, en planes de viviendas. Falta de políticas educativas, que permitan un conocimiento, sobre mí entorno ambiental que permita construir de forma adecuada los programas de vivienda. Concentración de viviendas, mala infraestructura de servicios, implementación de otros tipos de materiales para construir. Falta de identidad en el diseño y la construcción de los programas de vivienda que sean acordes con la región.</p>
<p style="text-align: center;">DIMENSION AMBIENTAL</p> <p>Migración del campo a la ciudad y de otras ciudades y municipios. Falta de recursos económicos. Falta de conocimiento en cuanto a distribución ideal del espacio de modo de que la vivienda tenga una adecuada aireación. Construcción de vivienda en zonas de alto riesgo: a nivel del mar, sobre quebradas, sobre rellenos.</p>	<p style="text-align: center;">DIMENSION CULTURAL</p> <p>Falta de visión de la dirigencia Local e Institucional, Departamental y Nacional, en planes de viviendas. Falta de políticas educativas, que permitan un conocimiento, sobre mí entorno ambiental que permita construir de forma adecuada los programas de vivienda. Concentración de viviendas, mala infraestructura de servicios, implementación de otros tipos de materiales para construir. Falta de identidad en el diseño y la construcción de los programas de vivienda que sean acordes con la región.</p>
<p style="text-align: center;">DIMENSION ECONOMICA</p> <p>Se generan condiciones económicas débiles, reflejados en un bajo nivel productivo, empleo, e ingresos; limitando el acceso a una vivienda digna y adecuada. A lo cual se suma además la falta de apoyo empresarial entorno a programas de mejoramiento y construcción de vivienda y acciones dirigidas o encaminadas a buscar solución a la problemática social local. Ha generado la falta de una estrategia de bienestar social, que se refleja en la falta de acceso a una mejor vivienda.</p>	<p style="text-align: center;">DIMENSION URBANO REGIONAL</p> <p>Deficiente accesibilidad a las áreas de vivienda. La dotación de servicio es incompleta. Falta de valorización de la vivienda. Desarrollo lento de la vivienda. No planificación y desarrollo de la urbanización en la ciudad en la Costa Pacífica. Falta de Gestión Municipal, para acceder a los recursos Nacionales para vivienda de interés social. Falta de planes generales de vivienda. Falta de políticas de vivienda generales para la Costa Pacífica y de desarrollo urbanístico.</p>

EQUIPAMIENTO INSTITUCIONAL	
<p>DIMENSION CULTURAL</p> <p>No se ejerce el control y vigilancia ciudadana a las entidades de estado que son las encargadas de la aplicación de las políticas. No se ejerce el control y vigilancia ciudadana a las entidades del Estado que son las encargadas de la aplicación de las políticas. Corrupción Administrativa, falta inversión social. Políticas equivocadas, para los planes, proyectos de desarrollo socioeconómico. Planes y programas con visión de desarrollo andino. Falta de interés de la dirigencia, en el rescate de la cultura y construcción de un proyecto de vida propio. Bajo interés de la clase dirigente en el rescate de la cultura.</p>	<p>DIMENSION SOCIAL</p> <p><i>No hay inversión del Estado para el desarrollo vial, en las diferentes áreas de transporte.</i> Deficiente interventoría en la ejecución de los contratos. La falta de políticas nacionales, regionales y locales para el desarrollo social y económico de Buenaventura. No hay inversión del Estado para el desarrollo vial, en las diferentes áreas de transporte. Deficiente interventoría en la ejecución de los contratos. La falta de políticas de desarrollo social y económico para Buenaventura. No hay política definidas para estimular la producción y comercialización de los productos regionales. Falta de asistencia técnica por parte del Estado para el desarrollo sostenible de nuestras comunidades.</p>
<p>DIMENSION AMBIENTAL</p> <p>Ausencia de sensibilización y educación ambiental de los funcionarios institucionales.</p>	
<p>DIMENSION POLITICO - ADMINISTRATIVA</p> <p>Falta de formación, voluntad para trabajar en equipo y para armonizar la acción del estado, la sociedad civil y el sector privado.</p>	<p>DIMENSION URBANO - REGIONAL</p> <p>Limita la inversión en hospitales, fabricas, colegios, parques y servicios complemetarios. Falta de Gestión Municipal. Falta de políticas de desarrollo regional que permitan la redistribución equitativa de los recursos. Falta de planes de desarrollo regional que permitan el aprovechamiento de las potencialidades de todo la región.</p>
<p>DIMENSION ECONOMICA</p> <p>Débil y baja capacidad de gestión Administrativa y de recurso para invertir. Mala asignación de recursos. Alta sanción de impuestos e informalidad empresarial</p>	
TRANSPORTE	
<p>DIMENSION POLITICO - ADMINISTRATIVA</p> <p>Débil liderazgo y control del sistema por parte de la administración municipal y otras instancias del estado. Carencia de voluntad política para la administración del sistema Débil formación y gestión gerencial de los administradores Débil veeduría ciudadana para los procesos de gestión del sistema Poca apertura institucional para la participación</p>	<p>DIMENSION SOCIAL</p> <p>El Gobierno concentra las inversiones en los proyectos de orden Nacional , sin tener en cuenta las necesidades locales. La falta de vías de comunicación. Las distancias entre las distintas poblaciones. La no racionalización y control del transporte urbano. No existe una educación adecuada para la prestación y utilización del servicio del transporte urbano</p>

<p>El desconocimiento de la ciudadanía sobre los espacios y mecanismos de participación en el sistema. Cultura inmediateista.</p>	
<p>DIMENSION CULTURAL</p> <p>No hay políticas claras para el manejo de transporte adecuado y racional. Concentración vehicular en la distribuidas en las rutas y sin Espacio Público.</p>	<p>DIMENSION ECONOMICA</p> <p>Deficiencia en el sistema e inoperancia. Concentración y dependencia a una sola vía de orden Nacional. Crecimiento atípico de la ciudad entorno a esa sola vía. Limitaciones en infraestructura e inversión en vías. Falla de estrategias de interconexión Internacional y Nacional.</p>
<p>DIMENSION AMBIENTAL</p> <p>Los vehículos afectan al ambiente con la emisión de gases. Los lancheros afectan cuando echan los envases de aceite al mar. En algunos casos hay baja cultural ambiental en otros no depende de las personas sino de la estructura del medio de transporte.</p>	<p>DIMENSION URBANO REGIONAL</p> <p>Falta de gestión Municipal. Falta de políticas de desarrollo regional de los que permitan la redistribución equitativa de los recursos. Falta de planes de desarrollo que permitan el aprovechamiento de los potencialidades de toda la región.</p>
<p>EL SUELO</p>	
<p>DIMENSION POLITICO - ADMINISTRATIVA</p> <p>Falta de planificación urbanística. Líderes institucionales no nativos Dependencia partidista de la capital del departamento debilitó la visión política del desarrollo del suelo. No existe visión de conjunto para la planeación a largo plazo porque no hay trabajo en equipo. No hay concertación de las tarifas de los servicios. El arraigo cultural hace que los niveles de planeación sean deficientes. Existencia de una cultura inmediateista</p>	<p>DIMENSION URBANO REGIONAL</p> <p>Falta de gestión Municipal. Falta de políticas de desarrollo regional de los que permitan la redistribución equitativa de los recursos. Falta de planes de desarrollo que permitan el aprovechamiento de los potencialidades de toda la región. Falta de concertación entre los planes de los diferentes niveles: nacional, departamental y local. Propicia la concentración de usos múltiples sobre las vías principales. Propicia la subutilización del suelo con fines productivos.</p>

<p style="text-align: center;">DIMENSION AMBIENTAL</p> <p>No hay planificación y control de las normas urbanísticas en la utilización, uso del suelo.</p>	<p style="text-align: center;">DIMENSION SOCIAL</p> <p>Aplicación de técnicas inadecuadas para la elaboración de los trabajos. Falta de asistencia técnica por parte del Estado para el aprovechamiento de la tierra y el desarrollo sostenible.</p>
<p style="text-align: center;">DIMENSION ECONOMICA</p> <p>Mala utilización, debido a la ineficiencia del sistema, alta concentración habitacional, crecimiento desordenado. Destinación y concentración de la zona norte de la isla a una sola actividad. Desaprovechamiento del potencial existente.</p>	<p style="text-align: center;">DIMENSION CULTURAL</p> <p>Falta de liderazgo, de apropiación y empoderamiento del territorio. Generación del mal uso del suelo, por falta de planificación. Falta de conocimiento de la cultura del Pacífico en la forma de apropiación del territorio. Hay un mal uso del suelo (construcción, Industria, Agricultura).</p>
<p>SERVICIOS PUBLICOS</p>	
<p style="text-align: center;">DIMENSION POLITICO ADMINISTRATIVA</p> <p>Falta de implementación de la ley de servicios públicos (ley 142/94). Falta de voluntad política para dar cumplimiento a las normas y leyes. Falta de liderazgo administrativo y poder ejercer controles sobre los entes que prestan los servicios. Falta de un mayor compromiso para la ejecución presupuestal No existe apropiación, formación y sensibilización de los líderes. Existencia de apatía a participar por falta de respuestas positivas. Desestímulo a la participación de la comunidad por parte de los entes prestadores del servicio. Falta de reconocimiento de los espacios de participación a los comités de veedurías y el vocal de control de los servicios públicos. No existe visión de conjunto para la planeación a largo plazo porque no hay trabajo en equipo. No hay concertación de las tarifas de los servicios. El arraigo cultural hace que los niveles de planeación sean deficientes. Existencia de una cultura inmediateista.</p>	<p style="text-align: center;">DIMENSION CULTURAL</p> <p>Los Gobiernos, irresponsablemente entregan los recursos naturales del Municipio; falta de interés, e identificarse con el pueblo. Manejo inadecuado de los servicios, debido a la no aplicación de planes de manejo racional. Falta de investigación, análisis para aprovechar los recursos, que generan servicio. Poca cobertura de los servicios y mal uso a la vez. Falta de mecanismos que permitan el mejor aprovechamiento de los servicios públicos.</p> <p style="text-align: center;">DIMENSION ECONOMICA</p> <p>Desgaste, deterioro de la infraestructura existente. Deficiente prestación del servicio y concentrado a los requerimientos del subsector portuario, descuidando las necesidades de los otros con potencial. Permitiría la aplicación de la infraestructura y el servicio.</p>

<p>DIMENSION SOCIAL</p> <p>Propicia baja cobertura de los servicios de recolección de basuras. Acometidas de acueducto, alcantarillado y teléfonos. Falta de inversión para la adecuación y modernización de los servicios públicos. Deficiencia de servicios en la zona urbana y carencia total en la zona rural. Propicia baja cobertura de servicios. Recolección de basuras</p>	<p>DIMENSION AMBIENTAL</p> <p>Ausencia de sensibilización y educación en cuanto al uso de servicios públicos y de manejo de residuos sólidos.</p> <hr/> <p>DIMENSION URBANO REGIONAL</p> <p>Falta de gestión Municipal. Falta de políticas de desarrollo regional de los que permitan la redistribución equitativa de los recursos. Falta de planes de desarrollo que permitan el aprovechamiento de los potencialidades de toda la región.</p>
<p>EL ESPACIO PUBLICO</p>	
<p>DIMENSION POLITICO - ADMINISTRATIVA</p> <p>Falta de políticas La deficiencia institucional y gobernabilidad han hecho nula la aplicación de programas para la conservación del espacio público. La ingerencia politiquera ha generado una pérdida de la autoridad del funcionario para hacer respetar el espacio público Falta de aplicación de modelos nacionales que han sido eficientes para implementar la recuperación del espacio público local. Una baja ejecución presupuestal dificulta la aplicación de las políticas conducentes a la protección del espacio público para la población civil. Baja participación ciudadana estimuló la creación de barrios sin ninguna visión del espacio público. Falta de visión urbanística para generar planes y programas que permita la construcción del espacio público para el desarrollo armónico de la población.</p>	<p>DIMENSION URBANO REGIONAL</p> <p>El sistema de transporte terrestre no contempla el diseño y construcción de andenes, desplazamiento de bicicletas, sillas de ruedas, etc. Falta de planes urbanísticos que involucren las dinámicas locales. Falta de gestión Municipal. Falta de políticas de desarrollo regional de los que permitan la redistribución equitativa de los recursos. Falta de planes de desarrollo que permitan el aprovechamiento de los potencialidades de toda la región. Falta de concertación entre los planes de los diferentes niveles: nacional, departamental y local.</p>
<p>DIMENSION SOCIAL</p> <p>No hay programas y proyectos de inversión que permitan desarrollar las vías internas y regionales. Falta de políticas de desarrollo regional. Falta de gestión Municipal. Carencia de vías peatonales y zonas de reservas. Deficiencias Administrativas en el control del espacio público.</p>	<p>DIMENSION ECONOMICA</p> <p>Invasión del espacio público por la falta de un sistema de transporte adecuado. Accesibilidad a una zona de la isla y en particular de la ciudad con el puerto. Saturación del espacio en una sola zona (isla). Discontinuidad en procesos, crecimiento desarrollado de la actividad económica e invasión deliberada del espacio público.</p>
<p>DIMENSION AMBIENTAL</p> <p>Falta de compromiso cívico ciudadano al depositar las basuras en sitios inadecuados. Ausencia de ornato.</p>	<p>DIMENSION CULTURAL</p> <p>Falta de interés de los gobernantes, para defender lo que legalmente nos pertenece. Falta de planificación en cuanto a las políticas urbanísticas. Falta de gobernabilidad y autoridad. Perdida del espacio de integración sociocultural.</p>

Con ello se entiende, que si bien el ejercicio de ordenar el territorio es una acción importante dentro del desarrollo territorial; para el caso de Buenaventura no tendrá mayor trascendencia sino va acompañado de acciones no tangibles, como son la definición y decisión colectiva por un cambio de

actitud, compromiso y responsabilidad sobre la ciudad, el municipio y la región a la cual pertenece Buenaventura.

La crisis más sentida dentro de todo el análisis de este diagnóstico es la falta de gobernabilidad en el territorio, que se manifiesta a través de diversas expresiones, tanto en la zona urbana como rural, tanto en lo administrativo y financiero como en lo cultural (cultura de no pago, de conexiones fraudulentas, de invasión como forma de ordenamiento territorial, de violación de derechos humanos, de mal manejo de los servicios públicos, etc.). El reto del Plan de Ordenamiento territorial de Buenaventura estriba en como se estructura un municipio que desde lo físico de solución a lo intangible, como hacer un municipio viable.

Por lo tanto, es necesario que antes de abordar la temática física – espacial del territorio se desarrolle, en el marco de este proyecto, la definición del escenario posible al que los Bonaverenses desde todos sus sectores están dispuestos a construir. De igual manera, se debe permitir que el Plan de Ordenamiento Territorial se constituya en un ejercicio ampliamente participativo que incite a superar las debilidades estructurales de la administración municipal, relacionadas con su capacidad de gobernabilidad al interior del municipio y de representatividad frente al departamento, la región del Pacífico y del Occidente Colombiano y del país en general.

Si estos elementos no son incorporados en el desarrollo del proyecto, su utilidad real estará supeditada al interés que despierte su puesta en funcionamiento en los actores políticos y de liderazgo económico y social de turno.

Otro elemento concluyente en este diagnóstico lo constituye la imperiosa necesidad de disponer de un sistema de información unificado, que actualice información en forma permanente, y aclare las inquietudes sobre los indicadores del municipio.

Se requiere de un CENSO actualizado, que determine la población actual, la situación social y los niveles de desempleo, entre otros aspectos de gran importancia para la gestión local.

Desde el punto de vista físico general, es necesario destacar el papel histórico que ha jugado en la conformación actual de la ciudad, las intervenciones nacionales para el desarrollo del puerto, que han establecido una intervención desigual sobre éste y la "ciudad", en desmedro de esta última. Las presiones actuales de desarrollar dos puertos distantes de su perímetro urbano, con obras de infraestructura física y social paralelas a la ciudad actual, son consideraciones que deberán ser vistas y analizadas con la suficiente serenidad para evitar que la historia de la Buenaventura de hoy se repita, en detrimento de los habitantes ya localizados, en la que en un futuro se puede constituir en la antigua y por que no desolada Buenaventura.

Al adentrarnos en la ciudad actual y la estructura de los corregimientos y veredas se concluye sobre su indiscutible atraso y dificultad de garantizar en las condiciones actuales una ciudad y un municipio – región competitivos, productivos y sostenibles. Requiriéndose establecer unos nexos que vayan desde lo político – administrativo y ambiental hasta las relaciones de conectividad urbano – rurales, en respuesta a las nuevas disposiciones legales y los requerimientos sociales que se gestan en todo el territorio del Pacífico Colombiano.

Desde el punto de vista del medio físico, Buenaventura esta expuesta a eventos sísmicos (terremotos y tsunamis) y oceanográficos (marejadas y El Niño), los primeros de baja ocurrencia pero con posible impacto general en la ciudad por la baja calidad de la construcción de las viviendas asentadas en suelos inestables en un área con fallas geológicas. Ambos eventos impactarían en mayor grado las zonas de bajamar donde se han asentado numerosas familias.

La infraestructura como las edificaciones consolidadas igualmente pueden presentar una grave impacto por las razones antes mencionadas, además de su constante exposición a la bioerosión por organismos, lo que al menos las hace propensas a riesgos: También la humedad y acción de la corrosión tiende a que estas pierdan seguridad.

Buenaventura no se encuentra lo suficientemente preparada para atender un desastre natural ya sea del tipo tsunami o maremoto o un terremoto a los que está media y altamente expuesto respectivamente, por la inexistencia de un plan municipal de prevención de riesgos y atención de desastres propio, que responda a la fragilidad de la zona del pacífico, a las características culturales de su población y a las actividades económicas presentes.

La problemática a la cual estaría enfrentada la zona urbana en caso de un evento natural, que comprometa así mismo su única vía de acceso, respecto de sus posibilidades de recibir ayuda inmediata y o una eventual evacuación se vería obstaculizada ya que su única vía de apoyo sería a través del aeropuerto.

Existe un desconocimiento por parte de las instancias encargadas de la gestión ambiental municipal sobre la dinámica y manejo de mercancías, especialmente de materias peligrosas que son almacenadas en depósitos en la ciudad, además de las que se transportan internamente y hacia fuera.

Son evidentes las debilidades y dificultades en el ejercicio de la gobernabilidad ambiental en materia de control hacia las empresas privadas que manejan este tipos de materiales. Los mayores riesgos de accidentes, especialmente los inducidos, son los que se pueden presentar por el manejo de productos provenientes de las actividades de importación y exportación, los atentados terroristas sobre toda la infraestructura local y por la acción delincencial contra el tubo del poliducto (producto de las perforaciones, o por la acción de atentados terroristas).

Finalmente, lo aquí planteado requiere de un complemento y es el financiero. Para hacer un reordenamiento político-administrativo, social, cultural, económico, y ambiental de Buenaventura se requiere disponer de condiciones financieras para llevarlo a cabo y las proyecciones financieras de Buenaventura permiten, desde ya, concluir sobre su incapacidad de asumir en forma unilateral la solución a todos sus problemas.

1.7.2. Algunas conclusiones relevantes sobre estructura y situación de la Zona Rural de Buenaventura

1.7.2.1 Físicas

La Zona Rural del municipio de Buenaventura es una de las de mayor tamaño a nivel nacional y la más extensa del Departamento del Valle del Cauca, con 50.725 has.

Presencia de una franja costera o andén aluvial que varía entre un kilómetro y 50 metros de ancho, cubierta de mangle y cruzada por un laberinto de esteros, caños y bocanas que desembocan al Océano Pacífico; algunos forman deltas como el San Juan con varias bocanas e islas

La mayor parte de la franja costera está cubierta por manglares, regada por ríos caudalosos que forman en sus desembocaduras extensos deltas y zonas anegadizas donde se desarrollan las actividades económicas prioritarias de sus pobladores.

En la vertiente del pacífico sobresalen las cuencas de los ríos San Juan, con las subcuencas del Calima y las Vueltas, Dagua, Anchicayá, Raposo, Cajambre, Yurumangui y Naya.

Los accidentes costaneros son numerosos, entre ellos se pueden mencionar el Golfo de Tortugas, La bahía de Málaga, Las ensenadas del Tigre y Guineo, las puntas de Soldado y Bazan, que encierran la Bahía de Buenaventura. (IGAC, 1995).

Suelos:

Los suelos del municipio son frágiles con poca capacidad de acogida, alto nivel freático pero, formando un gran colchón sustento y lugar de vida (biotopo).

1.7.2.2 Sistema de Asentamientos y Ocupación Socioespacial

En Buenaventura como en el pacífico, el proceso de ocupación socioespacial se ha venido consolidando durante varios años alrededor de las cuencas.

Los procesos de movilidad espacial han garantizado que los recursos del sistema se mantengan en una paulatina recuperación de los ecosistemas, lo cual es fácilmente observable en la parte sur del municipio, en las cuencas de Naya, Yurumangui, Cajambre, Mayorquín, Raposo y en extremo norte (San Juan).

El municipio se encuentra dividido en su zona rural en 19 corregimientos que albergan según el SEM, actualmente 388 asentamientos de diverso tamaño, ubicados al interior del bosque húmedo tropical (en su mayoría sobre las riveras de los ríos y quebradas) y sobre la zona costera, entre los que se destacan: Puerto Merizalde, San Francisco del Naya, Juanchaco, Ladrilleros, Zacarías, Sabaletas, Cisneros, La Bocana, Bajo Calima, La Barra, entre otros; habitados en un alto porcentaje por comunidades Afrocolombianas (88% aproximadamente), y en menor grado por comunidades Indígenas Emberas, Waunanas (4.000 personas) y una relativa población mestiza (paisa en su mayoría) venida del interior del país, que según el censo oficial suman 32.751.(DANE, 1993).

Distribución de la población según las cuencas y valores promedios anuales de las tasas de crecimiento Costa Pacífica Vallecaucana. Municipio de Buenaventura.

Cuenca	Población Período		Tasa de Crecimiento Intercensal 1985-1995	Proyección Año 2000
	1985	1995		
Naya	6033	8348	3.30	9822
Yurumangui	3610	4143	1.38	4436
Cajambre	2502	2668	0.64	2754
Mayorquín	1284	1688	2.77	1933
Raposo	3315	3749	1.23	3985
Anchicayá	4973	6550	2.73	7491
Dagua	7650	7402	0.32	7293
Calima	8143	7265	0.0001	7260
San Juan	1883	1907	0.12	1893
Bahía Málaga	1168	2830	9.30	4422
Bahía B/tura	2085	2441	1.58	2638
Total	42.646	48.997	1.40	52.522

Proliferan de aldeas que cuentan entre 10 y 200 casas dependientes de sus centros principales. Los corregimientos con mayor densidad de población e identificados como polos de futuro desarrollo económico y social, según las potencialidades de cada una de estas sub-regiones son: Puerto

Merizalde, Juanchaco, Ladrilleros, Sabaletas, Bajo Calima. La densidad poblacional en promedio en la zona rural del Municipio es de 0.70 habitantes por hectárea. Un estudio reciente de la DIMAR¹⁴ establece que sobre la zona costera existen asentamientos.

De acuerdo al estudio del OTMA (CVC, 1995), la actual distribución de la población en cada uno de los estratos definidos por dicho estudio (I, II, III) , presenta como una de sus particularidades y a la vez como problema para el uso del territorio, una alta concentración y rápido crecimiento demográfico en su cabecera municipal y el lento crecimiento demográfico con una tasa promedio del 1.4% anual y amplia dispersión (50.000 habitantes, según los datos de dicho estudio) sobre el territorio de la población ubicada espacialmente en las cuencas hidrográficas y los estratos identificados. A lo que el mismo estudio agrega:

El comportamiento que tienen las comunidades en el uso espacial del territorio permite plantear que el patrón de asentamiento cultural vigente se presenta alrededor de las cuencas hidrográficas... Esta tendencia histórica demuestra un hábitat asociado al río o a la Cuenca... .

Las comunidades se movilizan en sentido transversal (de oriente a occidente y a la viseversa), a lo largo de las diferentes cuencas... .

Los factores que explican este patrón de asentamiento en total vigencia, son internos y externos a las comunidades. Como factor interno, especialmente, se puede interpretar la consolidación paulatina de unas culturas de hábitats acuáticos de las poblaciones nativas (indígenas) y por sus formas productivas en los diques y vegas de los ríos, el uso de los recursos forestales, mineros y demás.

La tendencia actual en el uso del espacial del territorio es un desplazamiento poblacional hacia el primer piso o estrato I de la Cuenca, donde han aparecido en los últimos años una cantidad significativa de poblados que igualmente presentan un crecimiento demográfico relativamente acelerado.

Lo importante de este hecho es constatar que la dinámica actual presenta como tendencia la ubicación territorial en las zonas de ecosistemas más frágiles y con altos riesgos físicos por su inestabilidad geomorfológica.

En el segundo piso o estrato II (comprendido entre los 60 mts y los 200 mts sobre el nivel del mar), el crecimiento demográfico y la consolidación de poblados es más lento, pero igualmente significativo.

Donde se puede verificar un despoblamiento apreciable es en el estrato III, o tercer piso, comprendido desde los 200 mts hacia los sitios más altos de la cordillera – cabeceras de los ríos- donde la población viene disminuyendo significativamente, como también dándose la desaparición o estancamiento de los asentamientos y sus pobladores.

El análisis anterior permite entonces concluir que la zona perteneciente al estrato I presenta los mayores crecimientos de población y formación de poblados o aldeas; la zona perteneciente al estrato II presenta una tendencia a la estabilización y consolidación paulatina de sus poblados, comparativamente la zona o estrato III presenta un notable despoblamiento.

¹⁴ Armada Nacional, Dirección General Marítima, Centro de Control de Contaminación. "Caracterización y evaluación del litoral en la zona costera del pacífico colombiano Fase III Revisión Nariño, Fase IV –Litoral Valle del Cauca. Tumaco, 1998

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

CUENCA	1985				1995			
	E. 1	E.2	E.3	Total	E. 1	E.2	E.3	Total
Naya	17	51	8	76	17	51	7	75
Yurumanguí	28	11		39	28	11		39
Cajambre	3	17		20	3	17		20
Mayorquín	6			6	7			7
Raposo	35	7	5	47	35			47
Anchicayá	41	4		45	41	7	5	45
Dagua	18	8	19	45	17	4	18	43
Calima	39			39	39	8		39
San Juan	10			10	10			10
Bahía Málaga	11			11	11			11
Bahía B/tura	20			20	20			20
Total	228*	98*	32*	358*	228	98	30*	356[^]

Fuente: SEM registros de población. E.1: estrato uno. * : Corresponde al número reportado por el SEM. ^ : Según el SEM el número es 364. El total actual de localidades son 388

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

"Sin embargo lo anterior, otros estudios o trabajos de campo con motivo de los procesos de levantamiento cartográfico para el proceso de titulación de comunidad negras han podido comprobar que dicha movilidad poblacional también puede deberse a la disminución o agotamiento de los recursos en dichas zonas altas, que en el caso de algunas cuencas presentan procesos de deforestación".

La movilidad poblacional, como se adujo, se acompaña de la conformación de poblados, que según cifras comparativas entre 1985 y 1995 dan cuenta de un 32 nuevas localidades. Véase la siguiente tabla:

Problemáticas de los asentamientos

Al contextualizar el análisis anterior con las condiciones que presentan las comunidades y poblados en los diferentes estratos y en las cuencas se puede concluir según OTMA: "que el desequilibrio que se evidencia en la ocupación espacial del territorio se corresponde igualmente con las condiciones relativamente desiguales de bienestar social que se presentan en la población".

En general se observa que los servicios sociales básicos no cubren las necesidades de la población, principalmente de las cuencas sur y norte (también el norte en menor proporción), siendo quizás el mayor problema, incluso en los poblados mas densos, la carencia de alcantarillado, causa de múltiples efectos ambientales sobre la salud.

Servicios de salud y recursos

Cuencas	Puestos salud	Centros salud	Hospital	Médicos	Personal promotores	Otros
<i>San Juan</i>	-	1				
<i>Calima</i>	-	1				
<i>Dagua</i>	6					
<i>Anchicayá</i>	2			13	58	30
<i>Raposo</i>	3					
<i>Mayorquín</i>	-					
<i>Cajambre</i>	1					
<i>Yurumanguí</i>	4					
<i>Naya</i>	2		1			
<i>Bahía Málaga</i>	2		1			
<i>Bahía B/tura</i>	2	10	1	36	41	
Total	20	12	3	49	99	30

La siguiente tabla permite aclarar la situación de saneamiento (sistemas presentes de aprovechamiento del agua y la disposición de excretas) en la zona rural presentes en las poblaciones de importantes de las cuencas hidrográficas:

Aprovechamiento del agua, disposición de excretas en la zona rural. Poblaciones importantes de las cuencas hidrográficas

CUENCAS	SISTEMA DE AGUA			SISTEMA EXCRETAS	POZO SEPTICO/LETRINA	RECOL. BASURAS
	ACUEDUCTO	LLUVIAS	CAUDA L M ³ /S	ALCANTARILLADO		
<i>San Juan</i>	NO 2: San Isidro	SI SI	324	NO	NO	NO
<i>Calima</i>	Bajo Calima			NO	SI	NO
<i>Dagua</i>	4: Cisneros Triana Zaragoza Cordoba	SI	126	NO	SI	
<i>Anchicayá</i>	1: Sabaletas	SI	112	NO	SI	NO
<i>Raposo</i>	NO	SI		NO	NO	NO
<i>Mayorquín</i>	NO	SI	274	NO	NO	NO
<i>Cajambre</i>	NO	SI		NO	NO	NO
<i>Yurumanguí</i>	NO	SI		NO	NO	NO
<i>Naya</i>	2: Pto Merizalde San Fco	SI	471	NO	SI	NO
<i>Bahía Málaga</i>	2: Juanchaco Ladrilleros	SI	110	NO	SI	NO
<i>Bahía B/tura</i>	2: Ac Escalarete Planta tratamiento La Bocana			SI	SI	SI
Total	13		1363			

Fuente: Alcaldía de Buenaventura. Plan Departamental del Agua. OTAM años 1994 -1995

Las comunidades que deben desplazarse por el río, no cuentan con un sistema de transporte colectivo continuo que incluya carga y pasajeros, haciéndose más costoso el traslado hasta Buenaventura.

Se presenta inequidad en la comercialización de los productos por :

Ineficiencias en el transporte formas de almacenamiento,
bajos precios al productor,
limitada capacidad de acopio y
excesiva intermediación,

falta de incentivos como precios de sustentación para los productos con potencialidad de comercialización e industrialización, inversión estatal conjunta de riesgos compartidos en modelos agroforestales y falta de organización comunitaria para presionar por infraestructura básica de transporte, acopio y comunicaciones.

El crédito agrario que alguna vez tuvo la región, no es accesible a la comunidad debido principalmente a las altas tasas de y a la trabas que por financiamiento exigen las entidades crediticias agrarias (en especial la antigua Caja Agraria).

Las distribuciones internas son inadecuadas sin espacios sociales, presentándose problemas de hacinamiento, especialmente en la zona baja.

Predomina de manera general en casi toda la zona rural, el que la mayoría de las viviendas se caracterizan por presentar malas condiciones de infraestructura física, sin la dotación de los servicios básicos elementales (acueducto, energía eléctrica, alcantarillado, etc

Actuales Zonas de Conflicto Territorial, Ambiental y Sociopolítico

Sector de bahía Málaga : Conflictos por la superposición de leyes

- Reclamación de tierras por efectos de la Ley 70
- Reclamación de tierras para resguardos
- Reclamación de tierras para ampliación área del municipio
- Validez de convenios interinstitucionales

Actores:

- Gobernación del Valle
- Cabildos indígenas
- Universidad del Valle
- Consejos comunitarios
- Incora
- Comunidad de propietarios

Sector zona costera: Ocupación de zonas de manglar

- Ocupación zonas de jurisdicción de la DIMAR
- Explotación de recursos
- Violación zona exclusiva de pesca artesanal por barcos de pesca industrial
- Procesos de reclamación por comunidades negras

Actores:

- Comunidades asentadas en dichos territorios
- Dirección Marítima y portuaria – DIMAR
- Pescadores artesanales
- Pescadores industriales
- Comunidades negras

Sector Cuenca del río Naya: Ocupación del área de la Cuenca de propiedad de la Universidad del Cauca

Actores: Comunidades negras
Comunidades indígenas
Universidad del Cauca
Pobladores de la Cuenca del sector del municipio de Lopez de Micay, Departamento del Cauca.

Sector Parque los Farallones: Ocupación de la zona del parque por distintos grupos sociales de las diferentes cuencas (Yurumanguí, Naya, Cajambre), incluidos grupos al margen de la ley
Intervención del parque por distintas actividades especialmente las forestales

Actores: Ministerio del Medio Ambiente –SPNN
Comunidades negras
Comunidades de colonos
Guerrilla

Sector Reserva San Cipriano- Escalarete : Invasión de la reserva por colonos y comunidades negras e indígenas (aprox. 300 familias) para la explotación de la misma

Actores: CVC
Colonos
Comunidades negras e indígenas

Otros sectores:
Cuenca del río Dagua
Sector del Bajo Calima
Sector de la carretera Loboguerrero – Buenaventura
Cabeceras de los ríos Raposo y Mayorquín

1.7.2.3 Sistema de Cuencas

El territorio rural de Buenaventura en su totalidad esta conformado por cuencas, las cuales presentan un conjunto de fenómenos generales que hoy día causan grandes impactos socioeconómicos y territorial –ambientales, por acción de:

la minería industrial y artesanal.

la extracción forestal : Los manglares y guandales son los ecosistemas que han recibido mayor impacto ocasionado por la explotación industrial forestal, requiriendo en el inmediato presente de una planificación ambiental que permita introducir elementos de manejo para su recuperación. (OTMA: 39, 1996). la consolidación de ciertas vocaciones o especialización como la turística, la agroforestal (Naya, Calima, Yurumanguí, Cajambre, Anchicayá, Raposo y San Juan. La gran contradicción que presentan los análisis sobre los recursos de las cuencas es que paradójicamente su imagen de abundancia e inagotabilidad no corresponde con el real potencial de riqueza.

Situación por Cuencas:

Cuenca Del Río Dagua.

. Características Generales

Esta cuenca se encuentra conectada a uno de los núcleos de precipitación más altos del mundo. La cuenca presenta un relieve desde fuertemente quebrado a escarpado y muy escarpado, alrededor del 60% sin presentar problemas de drenaje.

. Problemas Ambientales:

De todas las cuencas municipales es la que mayores riesgos posee:

Erosión: Los suelos presentan alta susceptibilidad a la erosión, predominando los procesos de erosión moderada y severa.

procesos erosivos de arrastre de material superficial

predominan fenómenos de derrumbes, avalanchas y deslizamientos

arrastre de un alto volumen de sedimentos hacia la corriente del Dagua

Contaminación: En las márgenes del río se asientan varias comunidades que utilizan algunos de sus recursos para consumo humano y como zonas recreativas. Completan la carga contaminante balnearios, plantas procesadoras de harina de pescado, restaurantes, lavaderos y engrasaderos de carros, etc. No se cuentan con un proceso técnico de tratamiento a las basuras y las aguas residuales, las cuales se vierten directamente al cauce.

Cuenca Del Río Naya

La Cuenca del río Naya se encuentra ubicada en el extrema sur del municipio, sirviendo de límite con el departamento del Cauca, es la de mayor extensión con una longitud de 130 Km.

. Características Generales

El suelo y subsuelo de los extensos terrenos que conforman la cuenca hidrográfica del río Naya, es propiedad de la Universidad del Cauca. El General Francisco de Paula Santander mediante Decreto del 6 de Octubre de 1.827, le adjudica este terreno a la Universidad, posteriormente otros Decretos y Leyes de la República aclararon la propiedad y por último el Decreto 2118 de Septiembre de 1.949 especifica los linderos que comprenden el lecho de la hoya hidrográfica del río Naya, tanto para el área que corresponde al departamento del Valle como para el Cauca. La longitud de la Cuenca es aproximadamente de 85 Km, siendo la más extensa del municipio, variando su topografía entre 0 y 3.000 m.s.n.m.

Los afluentes del río Naya tienen su nacimiento por encima de los 2500 m.s.n.m potenciándolos como posibles fuentes de energía

Cuenca Del Río San Juan

. Características Generales:

Nace cerca del Cerro de Caramanta al sur de los Farallones del Citará, la hoya hidrográfica es de 14.605 Km. En su primera parte recorre tierras del departamento de Risaralda; penetra luego al departamento del Chocó, donde tiene la mayor parte de su curso, hasta la desembocadura del río Calima; de este punto hasta el final sirve de límite entre los departamentos del Chocó y Valle del Cauca.

El río es navegable en 264 Km. A lo largo de su curso recibe el tributo de más de 130 afluentes

En las márgenes de los ríos residen algunos grupos indígenas, dedicados a la agricultura rudimentaria.

En los últimos años se ha mencionado la posibilidad de unir este río con el Atrato por medio de grandes lagos que permitirían una doble utilización, el paso de embarcaciones marítimas entre el mar Caribe y el Océano Pacífico, y la generación de energía eléctrica para la electrificación occidental del país.

Cuenca del Río Calima

. Características Generales

Nace en el sector del Cerro Calima en la Cordillera Occidental y riega la mayor parte de la zona norte del municipio de Buenaventura. Este río constituye la vía fluvial más importante para la comunicación con el Chocó a través del río San Juan. La longitud total es de 145 Km y sirve como límite entre Chocó y Valle en una extensión de 53 kilómetros.

El río Calima es navegable en embarcaciones de bajo cabotaje, desde su desembocadura hasta San Isidro en una extensión de 26 Km. En lancha con motor fuera de borda y pangones con capacidad hasta de 10 toneladas es navegable hasta la Colonia o Puerto Patiño, y en canoas hasta arenales.

. Problemas Ambientales

Contaminación: A lo largo de la cuenca se presentan problemas de erosión, que sumados a la alta pluviosidad ocasiona que considerables cantidades de residuos y sedimentos lleguen a sus aguas. De igual manera la calidad del agua se ve afectada por el vertimiento de excretas, basuras, detergentes e incluso residuos de agroquímicos utilizados en la poca actividad agrícola. La minería es otra de las causas de contaminación, debido al volumen significativo de sedimentos que contribuye a agravar el problema.

Con la equivocada práctica de la pesca artesanal con trasmallo y el uso de la dinamita, algunos pescadores están acabando con los peces. En la cuenca del Calima se destaca el sector del Bajo Calima, el cual se caracteriza por una alta diversidad de especies y comunidades por área, destacándose La fauna del Bajo Calima se caracteriza por una alta diversidad.

Uno de los fenómenos ambientales de mayor trascendencia conocido por sus efectos e impactos ambientales y sociales, lo constituyó la concesión del Bajo Calima hecha a PULAPEL por el entonces INDERENA

. Cuenca del Río Anchicaya

. Localización

La cuenca hidrográfica del río Anchicayá se encuentra localizada en la vertiente del Pacífico de la cordillera occidental, en jurisdicción de los municipios de Buenaventura, y Dagua

. Area y Distribucion Espacial

La cuenca hidrográfica del río Anchicayá tiene una superficie de 130.568 Hectáreas, distribuidos en los municipios de Buenaventura y Dagua. El área del municipio de Buenaventura en al cuenca es de (81%). Lo anterior indica la importancia que tiene la cuenca para el municipio de Buenaventura, en relación con el municipio de Dagua.

Cuenca Hidrográfica del Río Anchicayá – Distribución de las áreas municipales

MUNICIPIO	Area total del municipio (Has)	Area del municipio en la cuenca	Porcentaje del área dentro de la cuenca (%)
Buenaventura	630.000	105.670	16.7
Dagua	89.000	24.898	27.6
	TOTAL	130.568	

Cuenca Hidrográfica del Río Anchicayá – Distribución del área por jurisdicción municipal y corregimientos Dentro de la cuenca

MUNICIPIO	CORREGIMIENTOS	Area dentro de la cuenca (Has)	Porcent %
BUENAVENTURA	El popa, Limoncito No.1, Limones No.1, Potedo. La mina bodega, Estero Umane, Q. Taparal, Machetaguado, Las Contrás, Cocalito, Aguacate, Pta. Soldado, Q.Yase, Amazonas, El Bracito, Calle Larga, Opogodo, San joaquin, La Herreadura, El Brazo, El Llano, Jaimia, La Loma, Danubio-Retiro, Limones, Santa Rosa, Potedo No.2, Palmares del Pacífico, El Barro, Almorzadero, Vda. Limones, Guaimia, San Marcos No.1, San Marcos No.2, Q.Bartolo, Guardiancito, San Pedro, Tatabro, El Coco, El Orgullo, Cabecera- La Raya, Alto Anchicayá, Yatacue y Buenos Aires.	105.670	81

Los principales y más influyentes procesos dinámicos, en la cuenca son:

El proceso de colonización del Parque Natural Los Farallones de Cali, y el área de Reserva Forestal del Pacífico, ubicados en la zona alta y baja de la cuenca, donde un número aún no precisado de colonos de origen andino en la parte alta y comunidades negras en la parte baja ha hecho ocupación de un amplio sector en dichas zonas protegidas, implementando un modelo netamente extractivo de los recursos y el establecimiento de cultivos limpios y de ganadería extensiva en áreas de ladera, ocasionando la pérdida de la capa vegetal, el empobrecimiento de los suelos ante la pérdida de nutrientes y el aumento del agua superficial, lo que genera procesos erosivos con la formación de terracetos y cárcavas.

De acuerdo a la zonificación ecológica propuesta por el OTMA, la zona baja de la cuenca presenta un gran potencial para el desarrollo ecoturístico que puede ser promovido mediante proyectos que evalúen las potencialidades paisajísticas del territorio y permitan establecer pautas para la dotación y ubicación de infraestructura de servicio turístico y para la prevención del impacto ambiental que produce esta actividad.

El proceso de poliactividad y circulación para la parte baja de la cuenca, el proceso de poliactividad de la población, cuya característica son las diferentes actividades productivas realizadas simultáneamente por las diferentes comunidades culturales.

El proceso de establecimiento de parcelaciones, ubicados en la zona alta de la Cuenca.

Distribución espacial de la población en la cuenca. La población asentada en la cuenca del río Anchicayá es de 11.046 personas aproximadamente, de las cuales 4.496 están distribuidas entre las

cinco subcuencas y microcuencas de la zona alta y 6.550 personas en las ocho subcuencas y microcuencas de la zona baja.

Cuenca Hidrográfica del Río Anchicayá – Densidad de la población dentro de la cuenca según municipios

MUNICIPIO	Area dentro de la Cuenca (Km) 2	%	Población dentro de la cuenca	%	Densidad (Hab/Km2)
BUENAVENTURA	1056.7	80.9	6.550	59.3	8

Fuente: DANE 1997. Proyecto Anchicayá

Características de los servicios básicos

Educación

En la cuenca del río Anchicayá se calcula una población en edad escolar de 4.706
La población matriculada en la cuenca para los niveles Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional solo llega a 1.866 personas.
La tasa de escolaridad solo alcanza un 39.6% de la población
2.840 personas en edad escolar es decir, el 60.4% no tiene acceso al sistema de educación formal.

Cuenca Hidrográfica del Río Anchicayá – Distribución de estudiantes, establecimientos educativos y docentes

Población en edad escolar	Porcentaje %	Alumnos Matriculados	Tasa de escolaridad	Número de docentes	Número de establecimientos
4.706	42.6	1.866	39.6	65	30

Fuente: OTMA, 1996.

La relación alumno/docente en primaria es de 38 alumnos y por cada plantel escolar hay 105 matriculados. La relación docente plantel educativo es de 3.

Principales Problemas:

Alto grado de analfabetismo, inestabilidad del personal docente inasistencia sistemática a clases debido a que su sitio de residencia se ubica fuera del sitio de trabajo, implicando disminución en la jornada diaria de trabajo, y en ocasiones el cierre de los establecimientos.
el número de establecimientos (del nivel de Básica Primaria) está relativamente bien distribuido en la cuenca, estos no cuentan con la dotación ni recursos, equipos y técnicas pedagógicas que propicien un buen proceso educativo.

Aunque gran parte del área de la cuenca se encuentra ubicada dentro del Parque Natural Nacional Los farallones de Cali y la zona de Reserva Forestal del Pacífico, los programas pedagógicos no contemplan la educación ambiental como prioritario para fomentar la conservación de estas áreas. La mayoría de los estudiantes no continúan sus estudios debido a las precarias condiciones económicas.

Salud

La cuenca del río Anchicayá presenta una infraestructura en salud con desequilibrios espaciales:

En la zona baja de la cuenca solo existen dos puestos de salud, adscritos a la Secretaría de Salud Municipal, atendidos por dos promotoras que deben cubrir una amplia zona de influencia y por un médico general que esporádicamente visita la zona para atender consultas externas y pequeñas cirugías.

En esta zona las parteras, chamanes y curanderos cumplen un papel muy importante en la atención de problemas de salud.

Morbilidad: Entre los niños las enfermedades más frecuentes son las diarreicas y respiratorias, así como los problemas de mala dentición. Entre los adultos predominan las enfermedades gastrointestinales, la hipertensión arterial y tropicales (malaria y leishmaniasis).

Principales Problemas:

Los principales problemas de la salud en la cuenca tienen que ver con la infraestructura física y la dotación de los puestos de salud. No existe disponibilidad de drogas como antibióticos, suero antifúngico, coagulantes, anestesia e instrumentos básicos. La población infantil presenta casos de desnutrición y problemas de salud oral, asociados con la mala calidad del agua de consumo humano, ya que no cuenta con ningún tipo de tratamiento. Las enfermedades predominantes en los niños son la fiebre, diarrea, gripe y enfermedades tropicales como la malaria y la leishmaniasis.

La base alimenticia de la población se sustenta solo en las harinas, el plátano, la yuca y el maíz. Los sistemas de aprovechamiento de agua y disposición de excretas son totalmente inadecuados en toda el área de la cuenca. En la zona baja solamente existe un sistema de acueducto ubicado en la localidad de Sabaletas, las demás localidades de la zona se abastecen de agua de lluvia y de las abundantes fuentes de los ríos y quebradas que las recorren. De igual manera, en ningún sector de la Cuenca existe sistemas de tratamiento de basura, siendo arrojadas de manera directa sobre el campo abierto o al río. En pocas ocasiones es utilizada como abono.

Energía

El servicio de energía se presta en la cuenca mediante el sistema de interconexión eléctrica entre el área urbana de Buenaventura y la zona baja de la Cuenca llegando solo hasta la localidad de Aguaclara. Este servicio lo presta la Empresa de Energía del Pacífico – APSA,

No existe - al menos- una planta eléctrica de emergencia en buenas condiciones para atender las demandas urgentes de energía (centros de salud y horas pico de las familias) cuando colapsa la interconexión. Es de anotar, que en esta zona en la parte alta de la Cuenca, la Empresa de Energía Eléctrica del Pacífico, cuenta con dos hidroeléctricas, la del Alto Anchicayá y la del Chidral.

Comunicación y transporte

Los sistemas de comunicación en la cuenca son muy precarios. En la zona baja existen oficinas de TELECOM en las localidades de Aguaclara, Sabaletas, y Bajo Anchicaya. El servicio de correos se presta parcialmente así como el abastecimiento de prensa. La cobertura de señales de radio y televisión solo llegan en un 80%.

Principales Problemas

La situación del transporte en la cuenca del río Anchicayá es un limitante para el desarrollo económico y social de esta zona, ya que impide el buen funcionamiento de otros sectores como la educación, la salud, las comunicaciones, la seguridad, y el desarrollo de las actividades que perfilan con potencial de desarrollo económico como son el ecoturismo y la piscicultura.

Turismo y recreación

El turismo en la cuenca del río Anchicayá se desarrolla, especialmente los fines de semana, constituyéndose en una actividad económica generadora de producto y empleo local. Esta actividad es llevada a cabo en los principales afluentes del río, teniendo como eje principal la carretera Simón Bolívar (no pavimentada).

Los sitios más visitados son: Sabaletas. Los otros sitios turísticos son: San Marcos, Aguaclara y Tatabro en la zona baja, donde los ríos del mismo nombre son el mayor atractivo. En el Tatabro, además del río, existe una Reserva Natural manejada por la Fundación Herencia Verde quien se encarga de su protección y conservación, además, organiza actividades de turismo ecológico como recorridos al mirador del Alto Tatabro, a la reserva el Porvenir, a las cascadas del río Aguaclara, y a los caseríos de San Marcos y Guaimía.

Según los cálculos del estudio del OTMA, la actividad turística en la zona baja de la cuenca genera un producto bruto anual aproximado de \$27.736.000. Empero, las actuales condiciones de inseguridad agudizadas por la presencia de guerrilla y delincuencia común, han hecho que esta actividad se vea hoy día afectada y con ello los ingresos de un número de pobladores que derivan su sustento de estas actividades.

MUNICIPIO	Número de Habitantes	Número de viviendas	Promedio habitante por vivienda
BUENAVENTURA	6.550	1.883	3

Fuente: DANE Censo Nacional de Población y Vivienda 1993. Proyecto Anchicayá.

La ubicación de las viviendas en sitios de riesgo a orillas de la carretera las hace vulnerable a constantes avalanchas ocasionadas por la precipitación de las corrientes de agua que abundan en la zona, como el sector de El Danubio donde ya se han presentado algunas tragedias. Según la Oficina de Catastro Municipal del IGAC y la Unidad Regional de Planificación Agropecuaria – URPA, tiene registrados actualmente 521 predios distribuidos en una superficie aproximada de 13.489 has. Un 10.33% del total de la Cuenca.

Cuenca Hidrográfica del Río Anchicayá – Distribución predial en la Cuenca según los municipios que la conforman

Municipio	Area del Mpio en la Cuenca(Has)	Area con ficha catastral en la cuenca	Nº de predios en la cuenca	% de área del Mpio con ficha catastral
B/tura	105.670	2.002	304	1.9
Dagua	24.698	11.845	217	46.5
Total	130.638	13.487	521	

Fuente: IGAC-URPA- Proyecto Anchicayá- Anuario Estadístico 1996

Existen aproximadamente 250 familias que poseen 120 predios localizados, la mayoría (80%) en la zona del Parque Farallones y un 20% en la el área de reserva forestal del pacífico, territorios susceptibles de titulación. En la Cuenca hay 741 predios de los cuales el 80% posee título de propiedad o ficha catastral, el resto carece de título. El inventario destaca la presencia de más de 27 instituciones distribuidas entre organizaciones comunitarias, gubernamentales, y otras que se relacionan con problemas medio ambientales.

Cuenca de la Bahía De Buenaventura

La característica principal de esta bahía es la presencia de su cabecera municipal, Buenaventura, principal asentamiento humano de la Región Pacífico colombiana y una de las ciudades de tamaño medio del Departamento del Valle y en la cual se ubica el mayor puerto nacional sobre el pacífico..

Cuenca de Bahía Malaga

Según algunos historiadores zona de Buenaventura fue descubierta por el licenciado Pascual de Andagoya, a mediados de 1540

La bahía, es hoy por hoy, una de las menos contaminadas de suramérica, presenta como una de sus grandes atractivos el ser hogar transitorio en su ya largo recorrido de las ballenas Jorobadas, poseer un amplio capital ambiental constituido por playas, fondos marinos, caídas naturales y para la investigación científica, siendo los sitios más conocidos y visitados las Cascadas de La Sierpe, además de tener la condición de Balneario del Pacífico, por lo que hacia ella se presenta un alto flujo de turistas, cercanos a los 12.000 anuales que llegan de todo el país (PAAL, 1998).

Así mismo, posee un sistema de asentamientos residenciales y mixtos (turísticos, cabañas de agrado e instalaciones gubernamentales y no gubernamentales) localizados en los balnearios de Juanchaco y ladrilleros y, otro compuesto por asentamientos dispersos como La Barra, Cantil, La Plata y La Sierpe, que van desde el exterior hacia el interior, encontrándose también en ella la Base Naval de la Armada Nacional que lleva su mismo nombre

Distribución espacial de la Población en la Cuenca

La población asentada en la Cuenca de Málaga es de 7.133. Esta cifra representa un 0.47% del total de la población departamental. La composición socio cultural de la población que habita el complejo de cuencas con que es vecina la de Málaga, San Juan y Calima, es netamente rural. Sin embargo, zonas como los sectores de Juanchaco y Ladrilleros se asimilan a complejos ru-urbanizados, aunque mantiene el patrón de asentamiento disperso y lineal a la vez. En la cuenca, hay presencia de comunidades indígenas cuya población se encuentra ubicada en la zona de Malaguita- El Bongo, área de influencia de la Cuenca del río Calima.

La declaratoria de la Ley 55 de noviembre de 1996, que declara de utilidad pública y cede al Departamento del Valle del Cauca, los terrenos baldíos que circunda al lugar conocido como la playa de la Barra o Ladrilleros y se define que estos serán con destino a la construcción de un balneario que llevará el nombre de Balneario del Pacífico

En la actualidad la zona de Málaga es tal vez la de mayores conflictos territoriales, ante la diversidad de intereses de actores foráneos y del sector presentes y ausentes, con graves impactos para la gobernabilidad territorial y ambiental. Se prevé una tasa de crecimiento en Bahía Málaga de más de 10.000 habitantes en la zona en el año 2.000

Amenazas y Riesgos

En general el municipio de Buenaventura presenta una gran exposición a diversos riesgos, entre los cuales sobresalen:

Los riesgos sísmicos,

Exposición a tsunamis en grado "medio" (Velasquez y Meyer, 1992),

El sector rural no posee un mapa de riesgos.
 Existen zonas de máxima sensibilidad y vulnerabilidad:
 la zona norte que va desde el río Dagua hasta los límites con el Chocó,
 la bahía de Buenaventura y,
 la bahía de Málaga, y que puede ser considerada como una extensa zona "de alto riesgo".

Problemática Ambiental:

Una lista de chequeo sirve para enunciar los distintos problemas ambientales a los que esta sometido el territorio rural:

- Contaminación de ríos por sedimentación y metales por efecto de las acciones antitécnicas usadas por la minería.
- Erosión por pérdida de capa vegetal producto de las acciones de deforestación en las cuencas altas de los ríos que drenan a la bahía, trayendo consigo sedimentación y por tanto pérdida de los recursos hidrobiológicos.
- Remoción de lechos de ríos por la explotación de materiales petreos.
- Cambios en la dirección de los cauces de ríos y quebradas por remoción de tierra para los procesos de saca de madera.
- Inundaciones por desbordamiento de los ríos de modo irregular, por distintas acciones antrópicas en las riveras.
- Pérdida de recursos de biodiversidad por acciones de distinto tipo, especialmente por saturación en su explotación, captura y manejo no sostenible y desarrollo de investigaciones por particulares que se apropian arbitrariamente del conocimiento o saber etnobotánico de las comunidades.
- Intervención del manglar para la explotación maderera y alteración de los ecosistemas de amortiguación.
- Contaminación de cursos de agua por actividades relacionadas con el uso de hidrocarburos.
- Actividades turísticas y recreativas sin ningún control sobre playas y cuerpos de agua.
- Ubicación de asentamientos en zonas de protección o de reserva que alteran el hábitat natural y los recursos para la sostenibilidad humana. Ejemplo claro de ello la ocupación de reservas naturales.

Variables claves producto del diagnóstico técnico-comunitario. Dimensión social sector
 Comunicación Y Transporte

VARIABLE CLAVE (PROBLEMA-POTENCIALIDAD)	CALIFICACION
DÉFICIT EN LA OFERTA DE SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES CON LIMITACIONES EN LA RECEPCIÓN DE SEÑALES EN LA MAYORÍA DEL TERRITORIO.	
SOLO 10.4% DE LOS 288 ASENTAMIENTOS RURALES SE ENCUENTRAN CONECTADOS POR CARRETERA A TRAVÉS DE 4 EJES VIALES CON LA CIUDAD	
INSEGURIDAD EN ESTEROS, ALTAMAR Y CARRETERAS	
AUSENCIA DE UN SERVICIO DE CABOTAJE Y PASAJEROS ORGANIZADO Y EFICIENTE PARA LA ZONA RURAL	
EFICIENCIA EN LOS SERVICIOS DE PASAJEROS PARA LAS ZONAS TURISTICAS TRADICIONALES	
OPTIMIZACION DE LA LINEA FERREA PARA EL TRASPORTE DE LOS POBLADORES Y TURISTAS	
NINGUNA DE LAS VIAS EXISTENTES PARA LA ZONA RURAL ESTA PAVIMENTADA	
NECESIDAD DE INTERVENCION DE LOS ESTEROS PARA SU OPTIMIZACION COMO ACUAPISTAS PERMANENTES	
SUBUTILIZACION DE LANCHAS DE PROPIEDAD DE LAS COMUNIDADES ORGANIZADAS PARA LA CONFORMACION DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE EFICIENTE	
ALTOS COSTOS DE LOS COMBUSTIBLES EN LOS RIOS	
AUSENCIA DE PROGRAMAS ESTATALES DE DISTRIBUCION Y VENTA DE COMBUSTIBLE EN LOS RIOS	

Variables Claves Según Diagnostico Tecnico-Comunitario. Dimension Territorial

VARIABLE CLAVE (PROBLEMA-POTENCIALIDAD)	CALIFICACION
LENTITUD DEL ESTADO PARA TITULAR TIERRAS COLECTIVAS, DE RESGUARDOS Y AMPLIACION DE TERRITORIOS	
DIFICULTADES EN LOS PROCESOS DE CONCERTACION INTERSECTORIAL, PARA DEFINIR LA TITULARIDAD DE TIERRAS EN ALGUNOS SECTORES DEL MUNICIPIO COMO MALAGA	
CONCURRENCIA DE LEYES SOBRE EL TERRITORIO	
PERDIDA DE GOBERNABILIDAD TERRITORIAL SOBRE LA ZONA RURAL	
DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES EN LA UBICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA BASICA DE SERVICIOS SOCIALES Y DOMICILIARIAS	
CONFLICTOS INTERECTNICOS POR POSESION, DELIMITACION Y EXPECTATIVAS DE TIERRAS	
CONFLICTOS POR EL USO DE LA ZONA DE PESCA ARTESANAL POR LA PESCA INDUSTRIAL	
FALTA DE OPERATIVIDAD Y CONCRECION EN HECHOS REALES DE LAS LEYES VIGENTES SOBRE EL TERRITORIO	
EXISTENCIA DE BALDIOS	
CRECIENTES LOGROS EN LA AUTONOMIA TERRITORIAL POR PARTE DE LAS COMUNIDADES ORGANIZADAS	
EXISTENCIA DE PROYECTOS DE LEY QUE RESTAN AUTONOMIA Y GOBERNABILIDAD A LOS TERRITORIOS ORDENADOS POLITICAMENTE Y PROTEGIDOS POR LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES	

Variables Claves Producto Del Diagnostico Tecnico-Comunitario. Dimension Economica

VARIABLE CLAVE (PROBLEMA-POTENCIALIDAD)	CALIFICACION
DEBILES ENCADENAMIENTOS PRODUCTIVOS ENTRE LA ZONA LA RURAL Y URBANA Y DE ESTAS CON LO REGIONAL	
ALTO COSTO DEL TRANSPORTE DE LOS PRODUCTOS DESDE LOS LUGARES MAS ALEJADOS	
CONVIVENCIA DE DOS TIPOS DE ECONOMIA (TRADICIONAL Y MODERNA)	
AUSENCIA DE UNIDADES PRODUCTIVAS MANUFACTURETAS (O INDUSTRIAS) EN LA ZONA RURAL	
VARIEDAD DE PRODUCTOS CON ALTA POTENCIALIDAD PARA EL MERCADO	
AUSENCIA DE UNA BOLSA AGROPECUARIA QUE CORRIJA LAS INEQUIDADES DE LA COMERCIALIZACION Y LOS PRECIOS	
DESEMPLEO EN LOS ASENTAMIENTOS SIGNIFICATIVOS	
EXISTENCIA DE METODOS TRADICIONALES Y ARTESANALES DE PRODUCCION COMPATIBLES Y NO CON EL MEDIO AMBIENTE	
COMERCIO ESPECULATIVO EN LAS CUENCAS	
INGRESO PER CAPITA INFERIOR A LA MEDIA NACIONAL	
INESTABILIDAD, DESACIERTOS, INEFICACIA Y CARENCIA DE RECURSOS DE LOS PROGRAMAS DE APOYO Y ASISTENCIA TECNICA A LOS SECTORES PRODUCTIVOS TRADICIONALES (AGRICOLA, FORESTAL, PESQUERO Y MINERO)	
PERDIDA DE PRODUCTOS	
IMPOSIBILIDAD DE ACCESO A RECURSOS CREDITICIOS PARA EL DESARROLLO PRODUCTIVO	

Variables Claves Según Diagnostico Tecnico-Comunitario. Sintesis de la Dimension Social

VARIABLE CLAVE (PROBLEMA-POTENCIALIDAD)	CALIFICACION
CARENCIA DE UN CENSO DE POBLACION QUE ENTREGUE UN REAL U OBJETIVO COMPORTAMIENTO DEMOGRAFICO DEL MUNICIPIO Y EN ESPECIAL SOBRE LA ZONA RURAL	
PERDIDA DE CONSENSO SOCIAL EN FAVOR DEL ESTADO	
PRESENCIA DE GRUPOS ARMADOS AL MARGEN DE LA LEY	
MIGRACION HACIA LAS BOCANAS DE LOS RIOS	
EXISTENCIA DE GRUPOS SOCIALES CERRADOS	
FRAGMENTACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES DE REPRESENTACIÓN COMUNITARIA	
EL 95% DE LOS 288 ASENTAMIENTOS CARECE DE SERVICIOS DE ENERGÍA, COMUNICACIONES, SISTEMA DE DISPOSICIÓN DE BASURAS.	
LA COBERTURA DE ALCANTARILLADO EN LA ZONA RURAL ES SOLO DEL 15.35%.	
PRESENCIA INSTITUCIONAL	
AMPLIA RED DE RELACIONES SOCIALES Y PARENTALES Y, CON OTROS MUNICIPIOS LIMITROFES	
CONSENSO EN TORNO A ALTOS INDICES DE NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS	
CONDICIONES SOCIOECONOMICAS DE LAS CUENCAS CONVIERTEN A ESTAS EN EXPULSORAS DE POBLACION	
NULA APLICACIÓN DE POLITICAS PARA LA PROMOCION DE LA RECREACION Y EL DEPORTE	
CAPITAL SOCIAL SUBVALORADO Y SUBUTILIZADO	
APARENTE DECRECIMIENTO DE LA POBLACION DE LA ZONA RURAL	

Variables Claves Según Diagnostico Tecnico-Comunitario. Dimension Social. Sector Salud-Saneamiento Basico

VARIABLE CLAVE (PROBLEMA-POTENCIALIDAD)	CALIFICACION
CARENCIA EN MAS DEL 95% DE LOS ASENTAMIENTOS DE SERVICIOS DOMICILIARIOS CON DIFICULTADES FINANCIERAS PARA SU EMPLAZAMIENTO O CONSTRUCCION	
PREVALENCIA DE ENFERMEDADES ENDEMICAS CON SERIAS DIFICULTADES PARA SU CONTROL	
PREDOMINANCIA ENTRE LAS MUJERES DE ENFERMEDADES GENITOURINARIAS	
DEBILIDAD EN LOS PROGRAMAS DE SALUD PREVENTIVA	
DEFICIENCIA Y CARENCIA EN SISTEMAS DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE	
ALTAS TASAS DE MORBI-MORTALIDAD INFANTIL	
INEXISTENCIA EN EL 98% DE LOS ASENTAMIENTOS DE SISTEMAS DE DISPOSICIÓN DE EXCRETAS Y BASURAS	
FALTA DE CORRESPONDENCIA ENTRE LAS POLITICAS DE SALUD NACIONAL CON ALGUNAS ACCIONES MUNICIPALES	
DEBIL CULTURA EN SALUD PREVENTIVA	
EXISTENCIA DE UN HOSPITAL EN LA ZONA SUR DEL MUNICIPIO	
BAJO RECURSO HUMANO ESPECIALIZADO (MEDICOS, ENFERMERAS Y OTROS) POR HABITANTE	
ATENCION MEDICA SOLO A TRAVES DE BRIGADAS SIN NINGUNA CONTINUIDAD Y SEGUIMIENTO A LOS PACIENTES	
PUESTOS DE SIN PERSONAL, DOTACION Y MEDICAMENTOS	
REPORTES DE MORTALIDAD POR FALTA DE ATENCION MEDICA OPORTUNA	
CONDICIONES PRECARIAS DE SALUBRIDAD EN UN ALTO NUMERO VIVIENDAS	
AMPLIOS CONOCIMIENTOS EN MEDICINA TRADICIONAL Y ALTERNATIVA	

Variables Claves Producto Del Diagnostico Tecnico-Comunitario. Dimension Social Sector Educacion

VARIABLE CLAVE (PROBLEMA-POTENCIALIDAD)	CALIFICACION
DEFICITS DE COLEGIOS DE SECUNDARIA, MEDIA VOCACIONAL Y TECNOLOGICOS	
TASA ANALFABETISMO DEL 17%	
ALTA DESERCIÓN ESCOLAR	
LA COBERTURA DE LA POBLACIÓN ESCOLAR EN LA ZONA RURAL SOLO ALCANZA EL 35.6% (PEE = 17708).	
CARENCIA TOTAL DE INSTITUCIONES DE EDUCACION SUPERIOR PRESENCIAL EN LA ZONA RURAL	
INEQUIDAD EN LA DISTRIBUCION TERRITORIAL DE LOS CENTROS EDUCATIVOS	
NO PERTINENCIA DE LOS PROGRAMAS CURRICULARES APLICADOS PARA LA ZONA RURAL	
NO EXISTE EDUCACION PARA EL TRABAJO COMPETITIVO	
DESARROLLO DE PROCESOS ETNOEDUCATIVOS	
INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES CONTRACTUALES POR PARTE DE DOCENTES	
INTERRUPCION DE LA PROMOCION ESCOLAR POR LA NO OFERTA EN LOS CENTROS EDUCATIVOS EN LA CONTINUIDAD DE LOS GRADOS (ESCUELAS QUE SOLO POSEEN UNAS HASTA SEGUNDO, OTRAS HASTA CUARTO, ETC)	
INCIPIENTES PROCESOS DE EDUCACION NO FORMAL	
INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES ESTATALES CON EL GREMIO DOCENTE	
BAJA PROFESIONALIZACION DOCENTE	

Recomendaciones

Como resultado de lo anterior, la principal recomendación es garantizar la mayor participación de los actores sociales, políticos, económicos, culturales, ambientales, institucionales del municipio, junto con el concurso de diferentes actores en estos campos del orden departamental, regional y nacional. Utilizando para ello la realización de UN PACTO COLECTIVO POR EL MUNICIPIO DE BUENAVENTURA.

Este pacto colectivo, deberá contemplar el papel de Buenaventura dada su posición geoestratégica, el pensamiento del nivel nacional, regional y departamental sobre el deber ser local y principalmente la visión de futuro de los habitantes del municipio.

El resultado del PACTO COLECTIVO constituirá las políticas generales y criterios de diseño del ordenamiento territorial municipal y que como resultado del presente diagnóstico se recomienda respondan a las siguientes preguntas:

Cuál es el papel de Buenaventura en el contexto regional del Pacífico y del Occidente colombiano?

Cómo se garantizará la integralidad y unidad municipal desde el punto de vista jurídico y en la relación urbano - rural?

Cuál es la vocación económica a la que apostará e impulsará el municipio?

Qué estructura administrativa deberá regir para hacer realidad los objetivos, anhelos y proyectos resultados del consenso?

Cómo serán las relaciones entre la administración municipal y las organizaciones étnicas, político – administrativas, no gubernamentales, que permitan fortalecer la gobernabilidad territorial y propendan por el desarrollo armónico municipal?

Qué vocación económica tendrá la zona rural y urbana del municipio? Cómo se garantizará que ello redunde en la reducción de las tasas de desempleo local?

Cómo se aprovecharán las ventajas competitivas de Buenaventura dada su posición geoestratégica?

Qué criterios se tendrán en cuenta para disminuir los riesgos físicos, ambientales y naturales sobre el territorio y la población?

Qué acciones se deberán desarrollar para reducir los índices tan altos de deficiencia social?

Qué ciudad se desea tener en Buenaventura? Cuáles son los elementos estructurantes de su diseño?

Posteriormente, la administración municipal deberá formular en forma concertada y participativa la propuesta de ordenamiento territorial acompañada de un Plan de Usos del suelo.

2. ELEMENTOS PARA LA FORMULACION DE LA PROPUESTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

2.1 HACIA LA CONSTRUCCIÓN DE LA VISION DE DESARROLLO TERRITORIAL

Como parte del trabajo realizado por el equipo del POT y con la asesoría de la CVC se utilizó el método de planificación prospectiva por escenarios. Este ejercicio que contó con la participación de los representantes sociales, comunitarios, económicos, culturales, institucionales, ambientales y políticos, se condensa en el documento Planificación prospectiva por escenarios, Cuyo cierre es el PACTO COLECTIVO POR EL MUNICIPIO DE BUENAVENTURA, firmado en un compromiso colectivo por un número significativo de representantes y personas del municipio.

Como uno de los resultados de este ejercicio se definió la visión del municipio de Buenaventura para los próximos quince años así:

BUENAVENTURA es un municipio- región, unido y en paz, que revive la convivencia pacífica y feliz, eje del desarrollo regional, que aprovecha las condiciones naturales, de biodiversidad, de biotecnología y geoestratégicas, y que potencia para el beneficio de los Bonaverenses su condición de ser una ciudad con puertos; en donde se respeta la opinión ajena y diferente, en donde se hacen realidad las ideas y proyectos colectivos para el desarrollo general, se fortalece la identidad cultural del Pacífico, se garantizan los derechos humanos y reivindicaciones étnicas y territoriales y se desarrolla en armonía y equilibrio la zona rural y urbana.

Esta Visión se complementó con una misión:

Para alcanzar la visión propuesta los Bonaverenses fortalecerán las diversas opciones de desarrollo, propenderán por la unidad territorial, por la unidad en la gestión y por el liderazgo del desarrollo regional.

Lo anterior se acompañó de l Pacto Colectivo, que tiene como objetivo: generar los acuerdos básicos para el Desarrollo Territorial de Buenaventura en sus aspectos generales, urbano y rural. Este Pacto se constituye en un instrumento estratégico de acuerdo entre las comunidades, la clase política, los

líderes, el sector privado, los gremios, los sectores religiosos y la administración municipal y en un instrumento estratégico de carácter político que recoge los intereses de los Bonaverenses para los futuros acuerdos a gestionarse en el ámbito del Departamento del Valle, de la Nación, Internacionales y con los próximos gobiernos de Buenaventura. Por lo que se define como alcance de este Pacto, el de definición de políticas y estrategias para el desarrollo local; las propuestas o proyectos específicos, acordados en forma participativa, quedan consignadas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

2.2 LOS ACUERDOS BASICOS PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL.

En respuesta a una de las grandes debilidades encontradas en cumplimiento de la formulación y concertación del Plan de Desarrollo Territorial del Municipio de Buenaventura, cual es la débil participación de la sociedad civil en los procesos de planeación y definición del futuro deseado y posible, se decidió por parte del Alcalde Municipal, los directores de Planeación Municipal y la Coordinación General del Proyecto, hacer de este ejercicio un modelo de participación democrática activa y dinámica.

Como resultado de ello, se elaboró y concertó conjuntamente con la Sociedad Civil, las instituciones locales, regionales y nacionales con asiento en el municipio, los gremios, el sector privado y las comunidades organizadas tanto urbanas como rurales, un documento denominado PACTO COLECTIVO POR EL MUNICIPIO DE BUENAVENTURA. Este Pacto Colectivo (ver anexo No.), se entiende como un proceso continuo de acción, de compromisos y de gestión que supera la fase de formulación del Ordenamiento Municipal, y asegura el alcance de las políticas, principios, objetivos y estrategias para el desarrollo municipal en un horizonte no inferior a dieciséis años.

Con este Pacto Colectivo, la administración responde a su compromiso de estimular los procesos de participación para la construcción del tejido social, el fortalecimiento de la democracia, la gobernabilidad y la paz, dedicando su mayor esfuerzo para que el Plan de Ordenamiento Territorial consulte y refleje la concertación de los diferentes actores y sectores municipales, regionales y nacionales, mediante la discusión colectiva y participativa de los asuntos públicos.

En donde se respetó las dinámicas y espacios de las comunidades tanto urbanas como rurales, y se valoró a sus legítimos representantes, quienes junto con la administración municipal y el sector privado deciden en conjunto, el deber ser del futuro del municipio de Buenaventura. El cual es plasmado en el modelo territorial que se propone en este capítulo.

El Pacto Colectivo tiene como objetivo generar los acuerdos básicos para el Desarrollo Territorial de Buenaventura en sus aspectos generales, urbano y rural. Se constituye en un instrumento estratégico de acuerdo entre los actores del desarrollo local y en un documento estratégico de carácter político, que recoge los intereses de los Bonaverenses para los futuros acuerdos a gestionarse en el ámbito del departamento del Valle, de la Nación, Internacionales y con los próximos gobiernos de Buenaventura.

Pacto Colectivo Por El Municipio De Buenaventura

CONSIDERANDO:

1. Que el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Buenaventura, en cumplimiento de lo ordenado por la Constitución Nacional y la ley 388 de 1.997 sobre el Desarrollo Territorial, acoge los mecanismos de participación democrática para decidir sobre el deber ser del territorio municipal con criterios de sostenibilidad.

2. Que este PACTO COLECTIVO es la expresión de la Participación Ciudadana, en respuesta y compromiso con el desarrollo del Municipio y la Ciudad de Buenaventura, en donde la Sociedad Civil, las instituciones, los gremios, el sector privado, se han venido reuniendo en 163 eventos representados en talleres, reuniones, mesas de trabajo, desde el mes de Junio de 1.998 a la fecha.
3. Que el PACTO COLECTIVO se entiende como un proceso continuo de acción y de gestión que supera la fase de formulación del Plan de Ordenamiento Territorial, en donde se asegura el alcance de sus políticas y principios que lo orientan. Y con el cual se establecen los compromisos de los diferentes actores de la vida social de Buenaventura para el logro de lo establecido en el Plan.
4. Que el Plan de Ordenamiento Territorial requiere de herramientas para su ejecución, seguimiento, control social y evaluación por parte de los diversos actores sociales.
5. Que en Buenaventura se hace necesario generar los escenarios, mecanismos y recursos requeridos para el fomento y fortalecimiento de las organizaciones sociales y comunitarias en torno a los procesos de planeación participativa.
6. Que la comunidad de Buenaventura en los diferentes eventos de concertación del Plan de Ordenamiento Territorial, documentada en las experiencias dejadas por las políticas económicas extractivas, intensivas y extensivas desarrolladas en la región del Pacífico Colombiano, por parte de agentes externos, las cuales han tomado a la naturaleza como una mercancía, han deteriorado el ambiente, han contribuido al efecto invernadero y han aculturizado a los pobladores, generando un rompimiento en los patrones culturales de productividad, seguridad alimentaria y sostenibilidad ambiental que impactaron negativamente en la construcción del tejido social; manifiesta no aceptar este tipo de desarrollo en su territorio, los cuales en lo sucesivo deberán estar acordes con lo aquí establecido.
7. Que para la ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Buenaventura se hace necesario adelantar estrategias que compromentan a los distintos actores en la gestión y generación de recursos financieros.
8. Que dado los avances logrados en el Plan de Ordenamiento Territorial se requiere fortalecer las propuestas con la suscripción de un PACTO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE BUENAVENTURA, el cual contemplará en una primera instancia aspectos generales y urbanos y posteriormente será complementado con el componente rural.
9. Que los planes de gobierno, programas y proyectos futuros de la administración municipal y distintos sectores de la municipalidad se deben enmarcar dentro de este nuevo norte del Desarrollo Territorial Municipal, respetando las especificaciones de cada administración y los derechos legales que le asisten a las comunidades y respondiendo a los principios y políticas que sustentan el Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura.
10. Que la administración municipal valora el apoyo que en momentos de crisis financiera ha realizado el sector empresarial local, instituciones departamentales y nacionales, los gremios, y la comunidad en general, para que el Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura se constituya en un instrumento de alta participación y consenso local, departamental y Nacional, y sea la más clara muestra de armonía, de unidad y de paz para el mejor estar de los Bonaverenses, quienes con su participación directa, real y espontánea, han hecho de este Plan un ACTO DE FE Y CONFIANZA MUTUA.

11. Que la administración local responde a su compromiso de estimular los procesos participativos para la construcción del tejido social, el fortalecimiento de la democracia, la gobernabilidad y la paz, dedicando su mayor esfuerzo para que el Plan de Ordenamiento Territorial consulte y refleje la concertación de los diferentes actores y sectores municipales, regionales y Nacionales, mediante la discusión colectiva y participativa de los asuntos públicos, en donde respeta los espacios y dinámicas de las comunidades tanto urbanas como rurales y los valora como sus legítimos representantes, quienes junto con la Administración Municipal deciden el deber ser de su futuro.
12. Que el PACTO COLECTIVO en torno a la gestión del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Buenaventura es el inicio de procesos de unidad en propósitos comunes, liderados por la administración municipal, la sociedad civil y empresarios, junto al cual se unirán otros procesos locales y que llevarán a futuras concertaciones con los estamentos departamentales, regionales y Nacionales en torno a la Buenaventura en donde todos soñamos vivir, en paz y con garantías reales.

Objetivo Del Pacto Colectivo

El Pacto Colectivo tiene como objetivo generar los acuerdos básicos para el Desarrollo Territorial de Buenaventura en sus aspectos generales, urbano y rural. Este Pacto se constituye en un *instrumento estratégico de acuerdo* entre las comunidades, la clase política, los líderes, el sector privado, los gremios, los sectores religiosos y la administración municipal y en un *instrumento estratégico de carácter político* que recoge los intereses de los Bonaverenses para los futuros acuerdos a gestionarse en el ámbito del Departamento del Valle, de la Nación, Internacionales y con los próximos gobiernos de Buenaventura. Por lo que se define como alcance de este Pacto, el de definición de políticas y estrategias para el desarrollo local; las propuestas o proyectos específicos, acordadas en forma participativa, quedan consignadas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

En tal virtud, los Bonaverenses suscribimos el primer acuerdo del PACTO COLECTIVO sobre los Componentes General y Urbano del Plan de Ordenamiento Territorial, con respecto a unos objetivos generales y estrategias, expuestas dentro del componente general.

Lo contemplado en el Pacto Colectivo es el escenario apuesta de los Bonaverenses al año 2016 y recoge los escenarios posibles y deseados, los anhelos y estrategias para su alcance.

El PACTO define el enfoque general del Desarrollo Territorial, cual es el DESARROLLO HUMANO SOSTENIBLE, entendido por éste aquel que propenda porque todos sus habitantes logren un desarrollo justo, equitativo, en donde tengan acceso en igualdad de oportunidades a un mejor estar económico, eleven su calidad de vida y su bienestar social, sin agotar la base de los recursos naturales renovables, sin deteriorar en forma irreversible el medio ambiente y sin sacrificar el derecho de las generaciones futuras a estos beneficios; permitiendo que los aspectos sociales, ambientales y culturales tengan un reflejo en nuestra economía y garantizando la equidad de estos aspectos y el nivel de oportunidades de poder acceder en general, a todos los elementos del desarrollo sostenible: empresariales, industriales, educativos, recreativos, deportivos, culturales, tecnológicos, científicos, y de vivienda de interés social, entre otros.

La ubicación estratégica de Buenaventura al pertenecer al Pacífico Biogeográfico, al disponer de condiciones naturales físicas para el desarrollo de la biotecnología, del ecoturismo, de convenios internacionales por ser parte del "pulmón" del mundo, de actividades portuarias múltiples (marítimo internacional, pesquero, maderero, turístico, de cabotaje, de pasajeros, entre otras), y de contar con una población cuyas condiciones biológicas y físicas ofrecen condiciones para ser parte de los grandes deportistas mundiales, y en donde la riqueza cultural y étnica son una fortaleza a utilizar;

hacen que desde todo punto de vista, se defina a Buenaventura como un municipio con vocación múltiple y diversa que debe ser potenciada, dentro del enfoque del Desarrollo Humano Sostenible; respetando todas las leyes vigentes en la práctica de la concertación, la sana y libre convivencia, sin erradicación ni desplazamiento, ni negociaciones forzosas que vayan en detrimento de las comunidades locales y del Pacífico Colombiano.

2.3 Del Propósito y Vocación de Desarrollo Territorial del Municipio de Buenaventura.

El municipio de Buenaventura se consolidará como el principal centro regional y nacional sobre el Pacífico, para lo cual: desarrollará e integrará las actividades pesquera, industrial, agroindustrial y de turismo ecológico a las vinculadas con los servicios portuarios; propenderá por la unidad territorial, por la unidad en la gestión y por el liderazgo del desarrollo regional: y se potenciará como un municipio – región, eje geoestratégico del Pacífico y el Occidente Colombiano.

Lo anterior se sustenta en la importancia histórica y creciente del municipio como punto de enlace entre dos regiones: la del Pacífico y la del Occidente.

A la primera la unen nexos geográficos, ambientales, étnico – culturales, económicos y sociales, que le han significado el reconocimiento como la capital natural del Pacífico.

Con la segunda son nexos político – administrativos, económicos y sociales, que se fortalecen con su designación como Zona Económica Especial de Exportación y su creciente dependencia social con la capital del departamento del Valle.

Adicionalmente, existen dos elementos que fortalecen su papel de punto de encuentro entre el país y el mundo, cuales son:

Estar en el centro de la región denominada Pacífico Biogeográfico, reserva ecológica y ambiental del mundo, y

Ser el punto de conexión marítima con el comercio internacional que se desarrolla en la Cuenca del Pacífico.

El desafío principal es tener la fortaleza de integrar en su territorio las anteriores tendencias y convertirse en *el diamante de Colombia en la Cuenca del Pacífico*.

2.4 Problemas y Desafíos para la consolidación del Modelo de Ordenamiento Territorial

La construcción del Modelo Municipio – Región en Buenaventura, requiere superar un conjunto de problemas derivados de factores claves analizados en el diagnóstico, que si bien no tienen un reflejo físico, son determinantes en el modelo actual. Los factores político – administrativos y culturales propios del Pacífico, junto con las intervenciones nacionales legales, de inversión en infraestructura vial y de transportes, definieron la Buenaventura de hoy.

De manera específica el territorio municipal es desarticulado, desordenado en su conformación urbana, incoherente con las condiciones físicas y ambientales, en donde las principales causas de esta situación son la falta de una visión de futuro colectiva y concertada, que convoque al compromiso de todos los actores y, la inexistencia de un sistema de planificación de largo plazo que consulte los intereses nacionales, regionales, departamentales y locales.

De los problemas identificados, dentro del ordenamiento territorial se encuentran:

Modelo político – administrativo y financiero no viable.

Se avizoran conflictos político - administrativos entre la zona urbana y rural, sustentado en que:

- Buenaventura es uno de los municipios con mayor extensión territorial del país, cuyo modelo administrativo se ve cada vez más superado por dinámicas administrativas autónomas de las comunidades negras e indígenas localizadas en la zona rural; amparadas en el cumplimiento o interpretaciones de las leyes 70 de 1.993, de comunidades negras y ley 161 de de comunidades indígenas.
- Alta concentración de la inversión financiera en la zona urbana, con detrimento de la población rural.
- Creciente tendencia de relación directa nacional e internacional de las comunidades negras e indígenas, con una débil participación de la administración municipal.
- Superposición de leyes en la administración del territorio.
- Descoordinación administrativa
- Altos niveles de corrupción.
- Falta de liderazgo unificado político , social y económico.

Modelo económico local no sostenible y en detrimento de la población bonaverense.

- La economía local es dependiente de otras regiones, no se han generado cadenas productivas propias, ni se aprovecha el ser un puerto de servicios regionales e internacionales para desarrollar actividades industriales y manufactureras complementarias.
- La zona rural no garantiza una seguridad alimentaria para la población municipal, y en algunos casos ni siquiera para la misma zona rural.
- Se realizan actividades extractivas de materias primas sin agregar valor alguno dentro del municipio.
- El desempleo en el municipio es del 42.53%.

Posición geoestratégica que no se potencia en beneficio de la población local.

- Recursos de biodiversidad de los mayores del mundo, en medio de una población sumida en la pobreza.
- Recurso humano subutilizado: ciencia y tecnología, diversidad étnica y cultural, deporte de competitividad internacional.
- Centro de servicios regionales e internacionales, que se desarrolla en condiciones poco competitivas. Existe una deficiencia en los equipamientos de servicios sociales y públicos de escala regional e internacional. Los equipamientos de abastos son insuficientes e inoperantes.
- Comunicación precaria con las comunidades y localidades del Pacífico Colombiano y a través de una sola vía con el occidente y el país; con un sobrecargo del tráfico automotor de carga, por la inoperancia del sistema de transporte férreo.

Modelo ambiental actual en semáforo amarillo.

- Buenaventura es catalogada como uno de los municipios de mayor riesgo por fenómenos naturales y la forma como sus habitantes han ocupado el territorio. La zona urbana presenta riesgos inminentes y en la zona rural, localidades como Juanchaco, Cisneros, La Plata y un sector de Puerto Merizalde deben ser reubicadas.
- La característica principal de la conformación urbana es a través de invasiones, sistema que carece de planificación y hace que las soluciones sociales vayan con retraso frente a los fenómenos de ocupación del suelo. Esto ocasiona un deterioro de los ecosistemas, de la vegetación y la

localización de gran población en zonas inapropiadas, que incrementan los costos de adecuación y abastecimiento.

- Existe una débil gestión ambiental local. La administración municipal cuenta con una mínima infraestructura y equipo, no adecuada ni compatible con un municipio de las características tanto potenciales como de situaciones por resolver de la ciudad. No hay una integración ni entre instituciones, ni con el sector comunitario y privado.
- Faltan controles efectivos ambientales y de ocupación del suelo y del espacio público.
- La desaparición de los manglares y zonas de protección de quebradas y esteros, que son reemplazadas por vivienda, muelles privados, etc. La contaminación del aire por partículas y ruidos sobre la única vía de acceso a la ciudad y al puerto, donde la administración municipal desconoce los productos que se transportan por la ciudad.
- Existe un déficit de espacio público por habitante en la zona urbana de 14.5 m². La invasión del espacio público por ventas estacionarias y parqueo de carros, es una característica del centro, sectores de Pueblo Nuevo, Juan XXIII y La Playita. No existen - andenes para la circulación de los peatones, haciendo que las pocas vías sean compartidas por carros y peatones.
- Existe una baja cobertura y calidad en la prestación de los servicios públicos. Los indicadores de cobertura y calidad tanto urbanos como rurales son de los más críticos y distan cada vez más de condiciones óptimas para una ciudad competitiva.

Débil aprovechamiento de potencialidad cultural como factor de desarrollo.

- Decrecientes niveles de convivencia ciudadana.
- Pérdida creciente de valores éticos y morales
- Carencia de identidad colectiva y de construcción de un proyecto colectivo.

Sistema social convencional, no adecuado a condiciones locales.

- Altos indicadores de necesidades básicas insatisfechas.
- Altos costos para el abastecimiento de servicios públicos y sociales
- Baja cobertura y calidad de servicios sociales y públicos. La red de acueducto urbano es obsoleta, presentándose pérdidas hasta del 76%. El alcantarillado convencional no funciona o no existe en la mayor parte del territorio urbano. El sistema de aseo no da cobertura a casi un 50% del territorio urbano por dificultad de acceso a sectores de bajamar o sin vías carreteables. Por su parte, en la zona rural en las pocas localidades donde se ha construido alguno de estos servicios se han trasladado los problemas de inoperancia y dificultad de mantenimiento propios de la zona urbana.
- La vivienda de Buenaventura tiene un déficit tanto en cobertura como en calidad. Ubicada en un alto porcentaje en zona de alto riesgo, con materiales y condiciones no aptas para el medio.
- Concentración de inversión Nacional, Departamental y local en infraestructura física, en especial vías y transporte de carga.
- El sistema de transporte del municipio y la ciudad, no se ha planificado globalmente, ni se han utilizado eficientemente los medios y condiciones naturales. La ciudad no ofrece un sistema multimodal que de respuesta a las demandas de la zona rural y de otros municipios del Pacífico, creando adicionalmente zonas de asentamientos humanos aledaños a los corredos viales generando cordones de miseria alrededor de ellos en detrimento también de los centros poblados y de la cabecera municipal.
- Insuficiencia de equipamientos de transporte (terminales, parqueaderos, etc.) en donde los existentes están desarticulados y funcionan cada uno de manera independiente.

Desarrollo de asentamientos urbanos y rurales no articulados.

- Carencia de una planificación y control efectivo.
- Proceso marcado de invasión, que no contempla espacios adecuados para las actividades recreativas, sociales, culturales, etc.

- Localización atomizada y dispersa en la zona urbana y sin jerarquía en la zona rural, con lo cual se demandan igual nivel de servicios públicos y sociales en las 368 veredas del municipio y alrededor de los corredores viales.
- La mezcla de usos no compatibles, localizados principalmente sobre la principal vía, presentándose situaciones conflictivas de accesibilidad, dotación de infraestructura y contaminación.

Conflictos en la ampliación del perímetro urbano.

- Ante las proyecciones de población y de actividades económicas y con las deficiencias de espacio público, de zonas de protección ambiental y el déficit de vivienda, se requiere ampliar el perímetro urbano, en especial la zona suburbana y su área de expansión. Esta situación se encuentra en conflicto con la existencia de consejos comunitarios rurales en los límites del perímetro actual.

Concentración de las principales actividades en la isla.

- La concentración de las actividades económicas, sociales, recreativas, culturales y administrativas en la isla, generan deseconomías para la población, congestión vehicular para acceder y dentro de la misma.
- La situación de la isla se extiende a lo largo de la avenida Simón Bolívar, generándose más conflictos vehiculares, cuya situación repercute en la isla.

Existencia en la ciudad de grandes áreas incompletas y en deterioro.

- Los procesos de invasión que orientan el desarrollo de la ciudad, ha permitido la generación de grandes zonas de la ciudad sin infraestructura y sin equipamientos adecuados.
- Dificultad de accesibilidad a buena parte de los barrios del continente, principalmente los localizados después de la línea férrea. Estos barrios conservan características rurales, no se han integrado a las condiciones urbanas.
- La línea férrea es un factor desintegrador de la ciudad, al igual que el sistema de transporte convencional, por cuanto aísla a comunidades localizadas en terrenos de difícil acceso vehicular.
- Existencia de zonas en proceso de deterioro en el centro urbano, con los consecuentes perjuicios para la convivencia y la seguridad ciudadana y de los visitantes.
- La existencia de barrios informales es una característica de la zona urbana de Buenaventura, con la connotación de estar localizadas o bien en zonas de alto riesgo o si no de difícil accesibilidad y dotación de infraestructura, que hacen más costosa su integración a la ciudad, así mismo aldaños a las vías de acceso de la cabecera municipal y de los centros poblados.

3. LA PROPUESTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

3.1 COMPONENTE GENERAL

3.1.1 POLÍTICAS, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE MEDIANO Y LARGO PLAZO.

3.1.1.1 LOS PROPOSITOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA BUENAVENTURA.

El principal desafío que enfrenta para la construcción del municipio – región, es cumplir los acuerdos que originan esta propuesta, dada la crisis político – administrativa y cultural, reflejado en la situación que atraviesa el municipio y en los indicadores de violencia y falta de convivencia ciudadana.

Por ello, los desafíos de Buenaventura, han de estar enmarcados en los siguientes propósitos:

- a. Consolidar un sistema de asentamientos poblados.* Desconcentrar la ciudad, promoviendo la jerarquización de centros poblados priorizados, según relaciones funcionales y potencialidades
- b. Consolidar a la ciudad actual,* antes que promover ciudades alternas que repitan los esquemas que originaron los problemas de la actual Buenaventura.
- c. Articulación armónica y eficiente de la ciudad con los puertos y con las zonas especiales destinadas para la exportación.* Lograr espacialmente que la designación de Buenaventura como Zona Económica Especial de Exportación genere procesos de integración, de la ciudad con su zona rural y del municipio con las dos regiones a las cuales pertenece: la del Pacífico y la del Occidente.
- d. Consolidar una red articulada y jerarquizada de equipamientos e infraestructuras para la ciudad, el municipio y la región.* Esta red fortalecerá el sistema de asentamientos y ayudará en el mejoramiento de la calidad de los servicios sociales, públicos y administrativos del municipio, que permita el acceso de todos los ciudadanos Bonaverenses, de los de la región del Pacífico y los internacionales que se requieran.
- e. Generar asentamientos integrados y en respeto con el medio ambiente.* Los asentamientos de Buenaventura responderán a criterios sostenibles, de respeto por la diversidad y la cultura. Integrados con el medio natural a través de espacios públicos para el disfrute de los ciudadanos.
- f. Consolidar la estructura de la ciudad como eje articulador de las regiones y del país con la Cuenca del Pacífico.* La estructura de la ciudad debe garantizar una cohesión con la zona rural y el Pacífico y su integración unificada con el país y el mundo. Para ello, se requieren acciones de transformación, complementariedad y desarrollo articulado con los centros poblados del municipio, los centros urbanos del Pacífico y del Valle.

Se debe entonces, disponer de una estructura funcional de municipio y ciudad, que apoye la vida feliz en toda la extensión del territorio municipal, su productividad, el ejercicio de la democracia, la armonía, la rectitud y la paz.

3.1.1.2 POLITICAS GENERALES, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL DESARROLLO TERRITORIAL

A continuación se presentan las políticas generales que se definieron para el proceso del desarrollo y el ordenamiento territorial de Buenaventura, conforme a lo establecido en el Pacto Colectivo, como sus propósitos, objetivos y estrategias generales -como las maneras de lograr los anteriores- para la consolidación del modelo territorial propuesto, el cual se presenta en el capítulo II.

- A. Promover la armonización de las distintas Leyes y Decretos vigentes sobre la región del pacífico y el municipio, para lograr un manejo concertado, equilibrado y ordenado del territorio del Municipio.
- B. Convertir a Buenaventura en centro de integración regional, articulado con la nación, la cuenca internacional del pacífico y el resto del mundo.
- C. Conservación y aprovechamiento racional del capital natural para el desarrollo socioeconómico, cultural, territorial y ambiental del municipio.
- D. Crear condiciones para el desarrollo portuario y el emplazamiento de industrias.
- E. Consolidar y articular un Sistema de Asentamientos en armonía con el ambiente y la cultura local, integrando la zona rural al sistema urbano-regional.
- F. Fortalecimiento de la cultura de la civilidad, ciudadana y ambiental como un elemento articulador del desarrollo territorial y del bienestar.

3.1.1.3 LOS OBJETIVOS GENERALES, ESPECIFICOS Y ESTRATEGIAS DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

I. MODELO TERRITORIAL SOPORTADO EN LA UNIDAD MUNICIPAL, LA CONVIVENCIA PACIFICA, EL RECONOCIMIENTO Y FORTALECIMIENTO DE LAS CULTURAS ETNICAS Y DE SU AUTONOMIA TERRITORIAL

Objetivos Específicos:

- a. Asegurar la administración del territorio municipal concertando las acciones sobre él, entre los actores públicos y privados y el gobierno local.
- b. Armonización de las leyes vigentes que inciden sobre la administración del territorio y que impactan el ejercicio de la gobernabilidad.
- c. Integrar y armonizar criterios para el manejo de los territorios colectivos de comunidades negras y resguardos indígenas con la administración y gobierno del territorio municipio.
- d. Crear una unidad administrativa rural, con autonomía y presupuesto propio que integre a los Consejos Comunitarios y Resguardos Indígenas del municipio, como al resto de los territorios rurales no considerados como tal.

Estrategias.

Las acciones estratégicas que permiten el cumplimiento de los anteriores objetivos son:

1. Establecer la factibilidad de una legislación especial que armonice la superposición leyes que inciden sobre la gobernabilidad, la administración y manejo del territorio.
2. Divulgación en forma masiva las disposiciones legales vigentes y sus implicaciones sociales y territoriales y generar espacios de discusión y apropiación para la aplicabilidad de las mismas.
3. Implementar en el corto plazo el sistema de planificación y gestión municipal, con la participación de todos los actores y sectores claves del desarrollo.

4. Modificación a la reforma administrativa municipal vigente para su adecuación al nuevo modelo de ordenamiento del territorio.
5. Promoción de un Consejo Especial Nacional de Planificación para Buenaventura, que integre las instancias de planificación de orden regional y local, para dar coherencia y ordenar su desarrollo.
6. Promoción de los diálogos con los actores políticos y sociales que inciden sobre la desestabilización del territorio municipal.

II. CONVERTIR A BUENAVENTURA EN CENTRO DE INTEGRACIÓN REGIONAL, ARTICULADO CON LA NACIÓN, LA CUENCA INTERNACIONAL DEL PACÍFICO Y EL MUNDO.

Objetivos Específicos:

- a) Hacer de Buenaventura un centro regional y nacional, y lugar de interacción de las demás regiones del país, como parte integral de la Cuenca Internacional del Pacífico.
- b) Fortalecer a Buenaventura como capital natural del Pacífico colombiano en el ámbito regional y nacional.
- c) Adecuar la ciudad como centro de negocios de orden regional, nacional e internacional.

Las acciones estratégicas para el cumplimiento de los anteriores objetivos son:

1. Implementación y desarrollo de proyectos de impacto regional y nacional en Buenaventura.
2. Potenciación de las ventajas competitivas que ofrecen la ciudad y los centros poblados rurales del municipio.
3. Apoyar la conformación de la Región del Pacífico, como entidad territorial de especiales características y potencialidades ambientales y culturales.
4. Cualificación y promoción del capital social, humano y étnico del municipio para su integración a la economía local, regional e internacional.
5. Crear incentivos para el fomento de los encadenamientos productivos necesarios para el desarrollo de los diferentes sectores y subsectores.
6. Brindar las condiciones para el emplazamiento de la industria manufacturera y la pequeña y mediana industria.
7. Incentivar el emplazamiento de nuevos servicios financieros y el fortalecimiento y diversificación de los existentes.
8. Construir y mejorar el sistema de equipamientos para los servicios de transporte.
9. Implementar sistemas avanzados de telecomunicaciones que conecten a Buenaventura con la región, el país y el mundo.
10. Promover en el nivel legislativo la integración de las políticas y estrategias nacionales para Buenaventura, mediante una ley que la eleve a categoría especial de ciudad industrial y portuaria.

III. APROVECHAMIENTO LAS VENTAJAS COMPARATIVAS QUE OFRECE EL MUNICIPIO COMO OPCIONES DE DESARROLLO CON CRITERIOS DE RACIONALIDAD AMBIENTAL, AMPLIANDO LAS OPORTUNIDADES PARA LA POBLACIÓN.

Objetivos Específicos:

- a) Fomentar el aprovechamiento racional de los recursos naturales.
- b) Impulsar la biotecnología como un renglón de la economía local.

- c) Potenciar el conocimiento tradicional o vernáculo de los grupos étnicos como una opción desarrollo económico-cultural.
- d) Diagnosticar y potenciar las ventajas comparativas de Buenaventura, en relación con los requerimientos del mercado mundial y nacional, con el fin de promover el desarrollo.
- e) Disminuir las desigualdades territoriales entre las cuencas propiciando un desarrollo equitativo, que desestimulen los procesos migratorios a la ciudad, el abandono del campo, la creación de asentamientos residenciales urbanos y rurales sin infraestructura.
- f) Identificar las opciones de un desarrollo dual y las posibilidades de encadenamientos entre las actividades propias de la economía moderna y la economía tradicional, tanto en las zona rurales, como entre éstas y la urbana.

Acciones Estratégicas.

Las siguientes acciones tenderían a cumplir con los anteriores objetivos:

1. Fomentar el aprovechamiento racional de la fauna, flora y los ecosistemas acuáticos, terrestres y los valores escénicos naturales.
2. Fortalecer el capital humano y social local para dar respuesta a las demandas del mercado laboral regional y mundial.
3. Fomento y creación de centros de investigación y desarrollo tecnológico.
4. Concertación y apoyo a programas de preservación (solo protección) y conservación (protección con aprovechamiento) a la biodiversidad.
5. Promover y realizar de manera concertada en asocio con las universidades, centros de investigación y comunidades, estudios e investigaciones sobre la biodiversidad.
6. Realizar los estudios necesarios para determinar, remover y superar los tipos de obstáculos que impiden el desarrollo socioeconómico del municipio, de manera especial los de su zona rural.
7. Establecer en concertación con la autoridad ambiental regional y las comunidades locales directrices para el manejo y recuperación de las diferentes especies y ecosistemas locales deteriorados o los susceptibles de aprovecharse socioeconómicamente.
8. Impulsar la creación de empresas comunitarias de servicios ambientales y territoriales.
9. Apropiación legal del conocimiento tradicional o vernáculo de las comunidades.
10. Impulsar que el Estado reconozca a las comunidades y al Municipio beneficios económicos y sociales, resultantes del aprovechamiento de la biodiversidad y del acceso a los recursos genéticos presentes en el territorio.

IV. QUE BUENAVENTURA SE CONVIERTA EN CIUDAD PORTUARIA Y ABIERTA A LA PRODUCCIÓN LIMPIA, DE TAL MANERA QUE POTENCIE LA ZONA ECONÓMICA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN PARA POSICIONAR AL MUNICIPIO EN EL ÁMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL, ASÍ COMO RECONOCER SU VOCACIÓN PORTUARIA EN ARMONÍA CON LA PLANIFICACIÓN DE SU DESARROLLO URBANO, TODO LO ANTERIOR CON EL FIN DE CONVERTIRLA EN UN COMPROMISO INELUDIBLE PARA CONSOLIDAR LA INSERCIÓN DE COLOMBIA EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES, Y HACER DE LA CIUDAD UN CENTRO INTERNACIONAL Y NACIONAL QUE OFREZCA POSIBILIDADES DE ASENTAMIENTO A LOS SECTORES PRODUCTIVOS NACIONALES Y EXTRANJEROS.

Objetivos Específicos.

- a) Adecuar la ciudad a las necesidades y servicios tanto directos como complementarios que demande la actividad portuaria e industrial en concertación con las entidades públicas o privadas.

- b) Fortalecer la vocación portuaria del municipio, sus ventajas como zona económica especial de exportación y el desarrollo futuro de nuevos puertos en armonía con el crecimiento planificado de la ciudad y sus características ambientales.
- c) Impedir que sobre las áreas de desarrollos portuarios se generen poblaciones deprimidas o ciudades alternas a la actual, ya sean dirigidas o espontáneas.
- d) Crear condiciones y estímulos para la llegada de industrias y empresas mediante la operacionalización inmediata de las políticas de incentivos y su ampliación consignadas en los instrumentos de planificación y desarrollo local.
- e) Concertar con los gobiernos central y departamental las políticas de incentivos para el emplazamiento de industrias sin detrimento para las finanzas municipales.
- f) Promover y realizar coordinadamente las actuaciones territoriales portuarias y las actividades complementarias de dicha actividad, surgidas desde la planificación central y privada con las actuaciones urbanas locales.

Acciones Estratégicas

Las siguientes acciones son las recomendadas para el cumplimiento de los anteriores objetivos:

1. Impulsar, consolidar y garantizar el carácter de ciudad integral, armónica y sostenible, unida a sus proyectos económicos.
2. Velar por el cumplimiento de las decisiones que sobre el uso del suelo surjan de la normatividad y desarrollos territoriales para el emplazamiento de actividades portuarias a nivel local.
3. Propender por una concertación permanente con el gobierno central los desarrollos de la política portuaria para la armonización de los intereses generales de la nación en materia portuaria y la planificación territorial local.
4. Promover el emplazamiento de puertos e industrias con actividades limpias.
5. Impulsar, organizar y establecer las condiciones para operacionalizar y hacer realidad la zona económica especial de exportación y su articulación con las demás políticas de desarrollo territorial, tanto locales como nacionales.
6. Establecer en conjunto con el gobierno central una instancia de promoción y seguimiento a los objetivos y realizaciones de la Zona Económica Especial y de Exportación para su continuo fortalecimiento.

V. CONSOLIDAR Y ARTICULAR UN SISTEMA DE ASENTAMIENTOS EN ARMONÍA CON EL AMBIENTE Y LA CULTURA LOCAL, INTEGRANDO LA ZONA RURAL AL SISTEMA URBANO-REGIONAL. CON EL FIN DE PERMITIR EL CRECIMIENTO ORDENADO Y LA CONSOLIDACIÓN DE LA CIUDAD Y SU ZONA RURAL, ASÍ COMO POTENCIARLAS COMO CENTROS DE DESARROLLO ECONÓMICO, AMBIENTAL Y CULTURAL ACORDE AL MODELO TERRITORIAL PROPUESTO.

Objetivos Específicos

- a) Racionalizar los procesos de uso y ocupación del territorio municipal, teniendo en cuenta las restricciones ambientales y territoriales de amenaza, vulnerabilidad, riesgo, conservación, protección, recuperación y; de uso y manejo cultural por la población.
- b) Promover el crecimiento ordenado de la ciudad y los núcleos poblacionales rurales con la dotación eficiente y oportuna de los servicios públicos, los equipamientos sociales, económicos y administrativos y, restringiendo la expansión indiscriminada.
- c) Impulsar procesos de rehabilitación y renovación urbana, de consolidación de zonas estratégicas de la ciudad y de aquellos asentamientos rurales o núcleos poblacionales con potencial de polos de desarrollo.

- d) Consolidar un sistema de asentamientos rurales, teniendo en cuenta el sistema relacional de la población, los criterios de localización estratégica de actividades, la dotación equidistante de equipamientos y la interconexión de los sistemas de comunicación vial, aéreos, fluviales y marítimos y, la funcionalidad de los servicios sociales para una mejor y mayor integración rural-urbana, intra e intercuencas.
- e) Atender las estrategias y acciones para la prevención y atención de desastres, que sobre reubicación, protección y manejo de asentamientos rurales surgen de criterios técnicos y las definidas por las comunidades afropacífico e indígenas.
- f) Formular e implementar el código aldeano para los centros poblados rurales, a fin de racionalizar el uso del suelo, la ubicación de infraestructuras y sus atributos.
- g) Elaborar el plan Municipal de Prevención y Atención de Amenazas y Riesgos.

Acciones Estratégicas.

Las siguientes son las acciones estratégicas que cumplen con los anteriores objetivos

1. Promover procesos que conduzcan a la articulación de los asentamientos rurales -lineales y dispersos-, al interior de las cuencas y entre estas.
2. Armonizar e impulsar la ejecución de los resultados del Plan de Acción Ambiental Local (PAAL) para la zona urbana, con las actuaciones que en materia de desarrollo urbano por comunas surgidas de la estrategia de participación social del presente Plan.
3. Estudiar la factibilidad de las reales posibilidades de acceso terrestres a los asentamientos rurales y mejorar los existentes, como su conectividad con los sistemas actuales y con los de los municipios vecinos y la región.
4. Ampliar el conocimiento que sobre los riesgos, la vulnerabilidad y de amenaza que existe para los asentamientos de zona rural, e impulsar las estrategias que para la prevención de desastres han definido las comunidades.
5. Impulsar la dotación y mejoramiento de los equipamientos y servicios sociales y públicos necesarios a los asentamientos urbanos y rurales, que permita superar su distribución geográfica inequitativa.

VI. GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS Y SOCIALES EN FUNCIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA AMBIENTAL DE LA POBLACIÓN, ELIGIENDO LAS ALTERNATIVAS O DECISIONES ACERTADAS CON EL FIN DE SUPERAR LAS MÚLTIPLES PROBLEMÁTICAS Y CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES.

Objetivos Específicos:

- a) Asegurar la dotación de servicios en las zonas donde no existen estos y mejorar su prestación donde los hay, adaptando las soluciones a la cultura y el medio, para contribuir a elevar la calidad de vida ambiental de la población.
- b) Proponer en conjunto con las comunidades soluciones viables, creativas y adaptadas al medio, para los problemas socioambientales relacionados con los servicios sociales y públicos identificados en el PAAL (Plan de Acción Ambiental Local - zona urbana).
- c) Promover la prestación y administración de los servicios por actores comunitarios.
- d) Aprovechar los materiales naturales y autóctonos de la región para la construcción de infraestructuras de servicios comunitarios, incluida la vivienda de interés social.
- e) Promover planes adaptados al medio para el acceso a fuentes sostenibles de generación y distribución de energía.

Acciones Estratégicas:

Las acciones necesarias para el cumplimiento de los anteriores objetivos son:

1. Crear sistemas para fomentar la gestión autónoma, transparente y responsable de los servicios al nivel más bajo posible.
2. Contratar a grupos comunitarios para la construcción, el funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura de servicios.
3. Fomentar la aplicación de tecnologías apropiadas y ambientalmente idóneas para el suministro económico de servicios.
4. Alentar al sector privado a que participe competitivamente en el suministro de servicios.
5. Apoyar los esfuerzos académicos en la búsqueda de alternativas para el suministro de servicios sociales y comunitarios.
6. Fomentar el diálogo entre todos los protagonistas a fin de suministrar servicios básicos e infraestructuras.

VII. RECUERACIÓN Y DISPOSICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO PARA EL DISFRUTE DE LOS BONAVERENSES, COMO SISTEMA ESTRUCTURANTE DEL TERRITORIO QUE PROPORCIONE LUGARES DE ENCUENTRO, ESPARCIMIENTO, RECREACIÓN, EL GOCE LÚDICO QUE PROMUEVA LA SOLIDARIDAD, LA CONVIVENCIA Y LA PAZ ES PERMITIRLE MOVILIDAD A LA CIUDAD Y AL CIUDADANO.

Objetivos Específicos:

- a) Propiciar un disfrute equitativo del espacio público que integre las riquezas paisajísticas y naturales del medio y los valores culturales-urbanos de la comunidad local.
- b) Integrar las áreas protegidas y las soluciones alternativas de servicios públicos, sociales y de vivienda al sistema de espacio público, dotándolas con los equipamientos e infraestructura necesaria para su utilización y manejo respetuoso.
- c) Hacer del espacio público y su relación con el paisaje un referente para la ciudad y un valor ciudadano a preservar.
- d) Incorporar el manejo ambiental y paisajístico a los sistemas estructurantes del territorio.

Acciones Estratégicas:

Las acciones estratégicas que cumplirían con los objetivos propuestos son:

1. Propiciar un disfrute equitativo e igualitario de las riquezas paisajísticas y naturales del medio.
2. Estructurar la ciudad con un sistema de espacio público que integre los desarrollos sociales, económicos, ambientales y culturales, para el disfrute de los Bonaverenses.
3. Integrar las áreas protegidas y las soluciones alternativas de servicios públicos, sociales y de vivienda al sistema de espacio público, dotándolas con los equipamientos e infraestructura necesaria para su utilización.
4. Hacer del espacio público y su relación con el paisaje un referente para la ciudad y un valor urbano a preservar.
5. Incorporar el manejo ambiental y paisajístico a los sistemas estructurantes del territorio.

VIII. SISTEMA DE TRANSPORTE MULTIMODAL ARTICULADO Y EFICIENTE, ECOLÓGICO, QUE INVOLUCRE LAS DISTINTAS MODALIDADES: MARÍTIMAS, FLUVIALES, FÉRREAS, AÉREAS Y TERRESTRES EXISTENTES EN EL MUNICIPIO, CON EL FIN DE ARTICULAR LA ECONOMÍA TRADICIONAL AL MERCADO Y A LA ECONOMÍA MODERNA, COMO TAMBIÉN CONSOLIDAR SU GOBERNABILIDAD, PERO SOBRE TODO INTEGRAR SUS GENTES A LOS PROCESOS LOCALES Y REGIONALES CORRIENDO LAS INEQUIDADES TERRITORIALES EN MATERIA DE DISTRIBUCIÓN DE RECURSOS..

Objetivos Específicos:

- a. Impulsar y desarrollar un sistema integral de medios y servicios de transporte respetuoso del medio ambiente y eficiente, que optimice la oferta natural: hídrica, marítima y terrestre y los sistemas presentes en el municipio.
- b. Gestionar ante las instancias pertinentes del orden nacional y regional la incorporación en los macroproyectos viales la articulación de estos con los sistemas estructurantes locales, y su funcionalidad hacia la zona rural.
- c. Articular el diseño y la ejecución de los proyectos viales locales con las diferentes obras de infraestructura de servicios básicos y de equipamientos sociales, económicos, culturales, y administrativos.

Acciones Estratégicas:

Las siguientes acciones estratégicas cumplirían con los anteriores objetivos:

1. Establecer compromisos con las instancias de planificación y ejecución vial del orden central y regional, para que incorporen a sus proyectos las opciones surgidas de la planificación local.
2. Impulsar y desarrollar un sistema integral de transporte, del tipo multimodal que optimice las opciones marítimas, fluviales, férreas, aéreas y terrestres del municipio, tanto en el transporte público, como privado.
3. Promover la mejora de la eficiencia del transporte público y promover su uso.
4. Propender porque los desarrollos viales sean funcionales al emplazamiento de las obras de servicios sociales y públicos.
5. Fomentar el uso de la bicicleta y promover la peatonalidad.

X. MUNICIPIO BELLO, SEGURO Y CONFIABLE, CON EL FIN DE QUE LOS AGENTES EXTERNOS. MIREN A BUENAVENTURA COMO OPCIÓN DE INVERSIÓN Y ASENTAMIENTO Y, EN EL CUAL LAS COMUNIDADES DISMINUYAN SU CARGA PRECOCIVA Y CAMBIEN SU ESTILO DE VIDA

Objetivos Específicos:

- a) Impulsar cambios en los estilos de vida y de cultura ciudadana que fortalezca el sistema de valores que propicien una convivencia social y de respeto hacia el ambiente natural y construido, el regreso a la solidaridad y la autoprotección entre los Bonaverenses.
- b) Fortalecer la participación de la sociedad civil en todos los ámbitos del desarrollo local municipal.
- c) Promover la apropiación, el conocimiento y la identidad territorial.
- d) Garantizar la seguridad física de la población, la tranquilidad ciudadana y su patrimonio material.
- e) Recuperar el valor costero del municipio y las relaciones sociales de sus habitantes con su patrimonio paisajístico, el mar, esteros y sus recursos.
- f) Operar los sistemas de control fiscal y social y garantizar la eficiencia, eficacia y transparencia en la administración de lo público.
- g) Fortalecer los procesos de participación social en la toma de decisiones, la planeación, la ejecución y el seguimiento.
- h) Brindar seguridad física a la población, la infraestructura y el patrimonio económico.
- i) Fortalecer el sistema local de prevención y atención de desastres.

Acciones Estratégicas:

Las siguientes acciones cumplirían con los anteriores objetivos:

1. Desarrollar e impulsar modelos culturales ciudadanos, basados en el fortalecimiento a la identidad cultural, territorial y la solidaridad entre los ciudadanos bonaverenses.
2. Impulsar proyectos para contribuir a la seguridad física de la población.
3. Diseñar, elaborar e implementar metodologías para la participación consciente de todos los sectores sociales en los procesos de planeación, ejecución, control y seguimiento del desarrollo municipal. Transparencia
4. Recuperación del patrimonio territorial urbano y rural.
5. Conocimiento, apropiación y cuidado del patrimonio físico e histórico del territorio.
6. Fortalecer las relaciones entre las autoridades civiles, militares y la ciudadanía en general para garantizar la seguridad física del territorio y de la población asentada en él, como de la población flotante.

X. LA CULTURA PACÍFICO COMO SOPORTE DEL DESARROLLO TERRITORIAL MUNICIPAL, QUE PERMITA GENERAR VERDADERAS SALIDAS Y CONSOLIDAR LOS ESTILOS DE VIDA DE SU POBLACIÓN, ASÍ COMO DAR RESPUESTAS AUTONOMAS A PROBLEMAS PROPIOS DE LA REGION

Objetivos Específicos:

- a) Fortalecer las culturas e identidad de la población del pacífico vallecaucano para su contribución a un desarrollo territorial propio.
- b) Promover propuestas autónomas y autóctonas que den solución a los problemas propios de Buenaventura y la región del Pacífico Colombiano, en un marco de concertación.
- c) Garantizar la sostenibilidad de las estructuras sociales propias de las minorías étnicas, su medio socio – cultural, la formación integral, sana y productiva del hombre y la mujer de Buenaventura.
- d) Apoyar el fortalecimiento de las organizaciones propias de las comunidades afropacífico, Waunanas, Paeces, Eperara y Emberá-Chamí, para el rescate del manejo cultural y simbólico que efectúan sobre sus territorios y hábitats.
- e) Diseñar un programa de participación y concertación para el corto y mediano plazo que apoye la planificación territorial y ambiental de las cuencas, zonas de mares, costeras y ecosistemas estratégicos, como ejes de la vida y la organización social colectiva de las comunidades negras e indígenas.
- f) Educar a la población bonaverense en una cultura de respeto por la ciudad como bien público y construcción social propia, a la que todos tienen derecho, formando una conciencia y una ética urbana, que reconozca las obligaciones y los derechos ciudadanos.

Acciones Estratégicas.

Las siguientes Estrategias propenden por el cumplimiento de los objetivos propuestos:

1. Impulsar y fortalecer los procesos de titulación colectiva de acuerdo a la ley 70 de 1993, de ampliación y saneamiento de los resguardos indígenas, como también la constitución de nuevos resguardos.
2. Apoyar procesos de educación popular, ambiental, urbana, para la convivencia y conservación del capital territorial municipal, como construcción colectiva y de reforzamiento de los valores.
3. Apoyar procesos de recuperación, reafirmación, adaptación, apropiación y valoración de las culturas de las diferentes etnias; afrocolombianas, mestizas e indígenas como parte constitutiva de sociedad local.
4. Impulsar campañas pedagógicas para la apropiación de la ciudad como portadora de valores de vida urbanos, para su afianzamiento como bien colectivo.

Propiciar una cultura de la concertación territorial como eje para su manejo, administración y gobernabilidad.

XI. LA GESTIÓN, EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO EFICIENTE DEL DESARROLLO TERRITORIAL Y AMBIENTAL CON EL FIN DE LOGRAR UN NUEVO MUNICIPIO CON UNA GESTIÓN TRANSPARENTE, UNA COMUNIDAD PARTICIPATIVA Y UNA CIUDAD MODERNA.

Objetivos Específicos:

- a. Promover una mayor descentralización administrativa hacia las comunas, los territorios colectivos de comunidades negras, los resguardos indígenas y los corregimientos.
- b. Corregir practicas clientelistas y promover compromisos éticos y morales transparente frente al gasto y la inversión para el desarrollo del municipio, promoviendo el control ciudadano.
- c. Controlar y desestimular el desarrollo de asentamientos espontáneos en suelos protegidos, de alto riesgo y ecosistemas estratégicos y, transformar, corregir y/o consolidar los existentes acordes con las restricciones ambientales.
- d. Diseñar metodologías conjuntas y concertadas entre el municipio y los actores locales para hacer seguimiento al Plan y los demás planes que inciden sobre el desarrollo territorial.
- e. Continuar los procesos de ordenamiento territorial ambiental de las cuencas de manera concertada con las comunidades rurales.

Acciones Estratégicas.

Las acciones estratégicas que cumplen con los anteriores objetivos son:

1. Fortalecer las actuaciones del gobierno local que promuevan la descentralización administrativa hacia las comunas, los consejos comunitarios y los resguardos indígenas.
2. Impulsar mecanismos de autogestión, seguimiento y control que involucre a los diferentes sectores sociales urbanos y rurales.
3. Impulsar estrategias educativas y de promoción laboral que corrijan las practicas clientelistas y promuevan los compromisos éticos y morales frente al gasto, la inversión, y el respeto por los recursos de la comunidad, en concordancia con las leyes, de manera especial con la Ley Anticorrupción.
4. Impulsar campañas pedagógicas que promuevan cambios de actitud frente al uso y ocupación inadecuada del territorio y potencien sus ventajas para un mejor hábitat.
5. Impulsar y ejecutar proyectos para prevenir el conflicto con el uso del suelo.
Mantener un sistema de información actualizado de la gestión municipal, comunitaria, territorial y ambiental.
6. Establecer convenios para la prevención de los procesos de degradación del suelo y deterioro del ambiente.
7. Diseñar una estrategia para la concertación de los procesos de ordenamiento territorial ambiental de las cuencas municipales.

3.1.2 El Modelo Territorial Propuesto

3.1.2.1. Vision Urbano – Rural e Intraurbano.

Para dar cumplimiento a las consideraciones tratadas en los anteriores acápite se requiere estructurar un modelo territorial policentral, estructurado a través de sistemas, que se ven en tres contextos:

Un contexto regional. Buenaventura cumple una función de UNION T , que debe ser fortalecida como un "diamante", entre:

1. COLOMBIA Y LA CUENCA DEL PACIFICO. Al ser la "puerta" de entrada y salida de productos del comercio internacional.
2. EL PACIFICO Y COLOMBIA. Al ser el punto de intercambio comercial y de servicios entre la región y el país.
3. LA REGION DE PACIFICO. Al ser el punto obligado de paso entre la zona norte y sur de la región.
4. UN CONTEXTO RURAL: El municipio de Buenaventura, tiene una extensión de km2., 388 veredas, 19 corregimientos, 9 cuencas hidrográficas y dos bahías. El modelo actual es de concentración y de alta dependencia con la zona urbana. Se requiere una desconcentración, teniendo como elemento aglutinador de las veredas la estructura de las cuencas. En ellas se potenciarán:
5. UN CONJUNTO DE CENTROS POBLADOS PRINCIPALES: Juanchaco/Ladrilleros – Bahía de Málaga, Puerto Pizaro – Río San Juan-, Bajo Calima – Río Calima, Zabaletas – Carretera Simón Bolívar-, Cisneros – Río Dagua, Pital – Río Cajambre, Silva – Río Cajambre, San Antonio – Río Yurumanguí, Puerto Merizalde – Río Naya-, La Concepción – Río Naya, y la Base Naval de Málaga.
6. UN CONJUNTO DE CENTROS POBLADOS SECUNDARIOS (potenciales según desarrollo de infraestructura de transporte): Juntas – Río Yurumanguí, Río Mayorquín, San Marcos – Río Cajambre, San Francisco – Río Raposo, El Barranco – Río Yurumanguí, Agua Clara – Río Anchicayá, Taparal – Río Anchicayá, Santa Ana – Río Raposo, La Playita – Río Cajambre, Papayal – Río Raposo, La Bocana – Bahía de Buenaventura, Córdoba – Río Dagua, Zaragoza – Río Dagua, La Delfina – Río Dagua, Triana – Río Dagua.
7. UN CONTEXTO URBANO: Existe una concentración de servicios, actividades productivas y comerciales en la isla de Cascajal – centro de la ciudad -, se propone una descentralización de servicios, con la generación de nuevos epicentros o polos de desarrollo, que potenciarán nuevas actividades productivas y sistemas de interconexión múltiple.

Se proponen dos centros alternos al actual y unos centros de atención básica por comunas.

3.1.2.2 Los Ejes Estructurantes del Modelo:

EN LO RURAL:

Conocimiento, conservación y uso sostenible de la Biodiversidad.
Sistema de asentamientos rurales
Centros de desarrollo productivos
Sistema etnoeducativo para la productividad y el re – conocimiento
Sistema de transporte multimodal y de telecomunicaciones.
Sistema político – administrativo para la gobernabilidad
Bienestar Social

EN LO URBANO:

Centros de desarrollo productivo alternativos - zona económica especial de exportación
biodiversidad
pesca
turismo

madera
biotecnológica
deporte
comercio y servicios regionales

CIUDAD CON PUERTOS

puertos marítimos de comercio internacional
puertos regionales de comercio y servicios
puerto maderero
puertos pesqueros
puertos turísticos
antepuerto – centro de transporte multimodal

ESPACIO PÚBLICO

para el disfrute de los bonaiverenses, corredores y parques ecológicos
recreación y deportes

CIUDAD SANA Y ECOLÓGICA

salud
educación
convivencia ciudadana
saneamiento básico
prevención de desastres
vivienda

SISTEMA DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Transporte de carga
transporte interno
transporte fluvial
transporte aéreo.

3.1.2.3 Las medidas para la protección del medio ambiente, de conservación de los recursos naturales y defensa del paisaje.

LA ESTRUCTURA AMBIENTAL

Con el fin de determinar las medidas de protección, conservación del medio ambiente, se considera la siguiente estructura ambiental para el municipio de Buenaventura.

Se considera como estructura ambiental a toda la red de espacios y corredores que sostienen y conducen la biodiversidad y los procesos ecológicos esenciales a través del territorio, en sus diversas formas e intensidades de ocupación, dotando al mismo de servicios ambientales para su desarrollo sostenible.

POLÍTICA AMBIENTAL

Propender por la protección, conservación y aprovechamiento de todos los ecosistemas estratégicos, del municipio de Buenaventura, con el fin de procurar el incremento de la productividad y la orientación ecológica del municipio.

LOS OBJETIVOS DE LA ESTRUCTURA AMBIENTAL:

La estructura ambiental para el municipio de Buenaventura parte de la definición de los siguientes objetivos:

- a. Reconocer y determinar la importancia del medio natural como factor de provisión del espacio ambiental dentro del territorio municipal, de tal manera que permita habitar al ser humano y las demás especies, en especial, la naturaleza en su forma silvestre. Así mismo se permita la preservación , y restauración de la biodiversidad a nivel de especies, ecosistemas y paisajes.
- b. Permitir el abastecimiento futuro de los recursos naturales de forma sustentable, de tal manera que propicie la ocupación racional de los espacios urbanos y rurales, recepcionando los residuos y sin alterar significativamente el ambiente.
- c. Mantener los ecosistemas , la conectividad ecológica y la disponibilidad de servicios ambientales en todo el municipio de Buenaventura.

LOS COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA AMBIENTAL:

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

1. Por un lado la totalidad del municipio de Buenaventura por estar inserto como área de reserva forestal , dada por Ley 2a de 1959 y por pertenecer a la región del Chocó Biogeográfico.

2. Los Elementos de la Red hídrica, que comprende las márgenes de ríos, quebradas y esteros, como son:

Río San Juan en su parte baja y especialmente el brazo Tío Cirilo.

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

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

El río Dagua que desemboca en la bahía de Buenaventura.

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

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

El río San Agustín y los tributarios como las quebradas San Pablo, Venado, Santa Rita y Yuca.

El río Naya, cuyo afluente principal es el río Chuaré que sirve de límite geográfico entre los departamentos Valle del Cauca y Cauca.

Ríos San Cipriano y Escalerete.

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

Esteros.

3. Suelos de protección

3.1 Los Elementos del sistema Orográfico

3.2 La zona costera: comprende un área marina y una continental, la marina se define como comprendida por los siguientes límites: en dirección Oeste desde el límite continental de los Departamentos del Valle y del Cauca hasta el borde de la plataforma continental, cuando el mar presenta 200m de profundidad, frente al río Naya y en dirección Norte hasta frente a la desembocadura del río San Juan, cerrando en dirección Este hasta el borde continental del Municipio, en el límite con el Departamento del Chóco (Plano PR-07) y la continental se

definirá posteriormente en acuerdo entre los Gobierno Nacional, el Municipio, las instituciones y las comunidades)

3.3 Los bosques de manglares,

3.4 Las playas y los acantilados.

3.5. Las áreas de Bosque Natural

3.6. Bahías de Málaga y Buenaventura..

3.7. Las áreas de reserva forestal (San Cipriano Escalerete)

3.8 Reserva Especial de la Universidad del Valle

3.7 Parque Nacional Los Farallones.

3.8 Zona de recuperación del Bajo Calima.

3.9 Otras áreas que sean definidas en los planes de manejo de territorios colectivos y de los territorios indígenas.

4. Biodiversidad

4.1 Fauna y Flora, acuática y terrestre.

El mapa PR-02 muestra las zonas que componen la estructura ambiental.

LOS SUELOS O ÁREAS OBJETO DE PROTECCIÓN

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

Objetivos de las áreas de protección.

- 1 Propiciar una cultura del uso, conservación del suelo en forma sostenible en armonía con los procesos naturales, bajo los lineamientos de la política nacional ambiental y en concertación con las comunidades locales**
- 2 Preservar y Mantener muestras representativas y valores singulares del patrimonio natural y paisajístico (reservas naturales y zonas verdes).**
- 3 .Restaurar los ecosistemas que ofrecen servicios ambientales para el desarrollo ambiental sostenible del municipio de Buenaventura.**
- 4 Garantizar el acceso y disfrute colectivo del patrimonio natural y colectivo.**
- 5 Propender por un desarrollo humano sostenible que propenda por que todos sus habitantes logren un desarrollo justo , equitativo , eleven su calidad de vida y bienestar social sin agotar la base de los recursos naturales.**
- 6 Lograr que el desarrollo se armonice con la sostenibilidad del medio ambiente y garantizar a las generaciones presentes y futuras al goce de estos beneficios.**
- 7 .Mantener el equilibrio ecológico y la biodiversidad.**
- 8 Fortalecer las diversas opciones de desarrollo aprovechando las oportunidades que brinda las condiciones naturales de biodiversidad , de la biotecnología y geoestratégicas del municipio.**
- 9 Plantear un estudio para ofrecer servicios ambientales a nivel mundial, como : Sumideros de carbono, bosques que aumenten en biomasa y se convierten en CO2, producción de agua para exportarla, ecoturismo, extracción de los bosques primarios.**
- 10 Disminuir los niveles de contaminación de los cuerpos de agua.**
- 11 Mantener la estabilidad ambiental de los corredores ecológicos en las áreas circundantes de los asentamientos humanos.**

Se consideran como áreas objeto de protección las siguientes y se encuentran en el plano PR-04

1. Con respecto al sistema hídrico, se consideran como áreas de protección, las franjas de 100 metros a la redonda, medidos a partir de la periferia de los nacimientos de agua y una franja de 30 metros de ancho, a cada lado de los cauces de los ríos, quebradas, zanjones, arroyos, esteros y a la cota de máxima marea, sean permanentes o no y alrededor de lagos, lagunas, humedales, embalse o depósitos de agua. Todo lo anterior en cumplimiento del decreto 1449 de 1977, reglamentario del código de recursos naturales. Estas franjas se deben mantener como áreas forestales protectoras.

Se determinan además como áreas de protección

1. Zona Costera
2. Zona protección de los ríos 30 m a ambos lados por encima del máximo nivel.
3. Reserva forestal de San Cipriano y Escalere.ete.
4. Las zonas de manglares del municipio.
4. La reserva Especial de la Universidad del Valle en bahía Málaga.
5. El área del Parque Nacional Natural Farallones, como área protegida de orden Nacional.
6. Las áreas de bosque natural y todos los relictos de bosques existentes en el municipio.
7. Areas de protección de fauna, flora y vida silvestre.
8. Los terrenos con pendientes mayores a 45 grados se deben mantener como áreas protectoras.
9. La zona del Malecón Paisajístico
10. Los Corredores Paisajísticos
11. Los patrimonios ambientales nacional.

Lineamientos de Ordenamiento para el Suelo Minero.

a Las empresas que efectúan explotación de material de arrastre de los ríos en las localidades de Zacarías, Calle larga, Zaragoza, Cordoba y Citronela deben tener licencia ambiental o plan de manejo ambiental, el cual estará acorde con los planes de manejo de las respectivas cuencas, y a los cuales les debe hacer seguimiento la autoridad ambiental y los consejos comunitarios en el área de influencia.

b. Las explotaciones de metales sobre todo el oro deberán tener un control por parte de la entidad ambiental, Minercol o quien haga sus veces y Alcaldía municipal, en el uso y manejo del mercurio.

c La comunidad debe ejercer una veeduría en el cumplimiento de las medidas de protección ambiental.

d Capacitación a los mineros artesanales, en métodos no contaminantes del agua.

El Mapa DR – 11 Identifica las zonas de explotación minera.

Sobre la Zona Costera y Sus Esteros.

1. Base científica- Conocimiento e información orientada al manejo integral de zona costera.

Estrategias

- a. Apoyo a la Investigación
- b. Capacitación y entrenamiento
- c. Gestión de la información a través de la implementación de sistemas de información y de gestión.

2. Sostenibilidad de la Base natural.

Estrategias:

Conservación y recuperación de ecosistemas costeros.

Control de calidad del agua y contaminación.

Regulación del uso de los recursos naturales costeros.

3. Productividad económica.

Estrategias

- a. Fomento a la inversión para el aprovechamiento sostenible de los recursos costeros.
- b. Concertación intersectorial del desarrollo costero.
- c. Solución de conflictos entre usos económicos legítimos de la zona costera.

4. Participación Social.

Estrategia

- a. Participación en la planificación, ordenamiento y toma de decisiones.
- b. Educación, concientización y sensibilización.

5. Ordenamiento territorial y ordenamiento ambiental de las zonas costeras.

Estrategias:

- a. Las zonas costeras como unidades de ordenamiento territorial.
- b. Asentamientos humanos y sostenibles.
- c. Prevención de desastres.

6. Gobernabilidad.

Estrategias:

Estructura gubernamental y niveles de gestión.
Coordinación interministerial.
Planificación estratégica regional.
Unidades Ambientales.
Fortalecimiento institucional.

a Participación en la formulación de políticas y ejecución de planes, que a nivel nacional, se generen sobre el ordenamiento Territorial - ambiental de zonas costeras .

b. Implementación de un plan concertado con las comunidades asentadas en las zonas de esteros y sus alrededores, de programas de mitigación de impactos que se puedan ocasionar sobre este ecosistema.

Sobre la Protección y Conservación de las Bahías.

- a. Coordinar con los municipios de Dagua, La Cumbre y Otros y la autoridad ambiental regional, acciones de control , conservación , protección y mitigación ambiental sobre las actividades productivas en las cuencas de los ríos Bitaco, Dagua y Anchicayà., cabeceras y recorridos.) como medio para disipar la sedimentación de la bahía y proteger la oferta ambiental de los anteriores.
- b. Implementar un plan de manejo de las bahías , en cuyos alcances se determinen las medias de mitigación del impacto de las diferentes actividades que están deteriorando este ecosistema.
- c. Reducir los niveles de contaminación de la bahía de Buenaventura, generada por el beneficio minero en las cuencas hidrográficas que drenan a la bahía.

Estrategias

La estrategia general consiste en efectuar un inventario de condiciones ambientales previas, desde dos versiones.

- **Versión diagnóstica: Descripción de los componentes en donde se ve afectado el recurso.**
- **Versión pronóstica: Identificación de riesgos ambientales de cada una de las actividades y sub-actividades de los proyectos mineros.**

Posteriormente con las autoridades ambientales se implementará un plan de mitigación de los impactos causados por la contaminación en las vertientes de la bahía para reducir los riesgos ambientales. Estos planes de mitigación deben estar paralelos a unas tareas de capacitación a los mineros en sistemas y tecnologías de beneficio.

Finalmente se realizará una etapa de Gestión de recursos de inversión para el desarrollo de los sistemas y tecnologías apropiadas conjuntamente con una Fase de Divulgación de dicha problemática a la comunidad en general y a las entidades encargadas del manejo del recurso.

- ◆ Reducir la tasa de sedimentación movilizada por los tributarios y vertidos a la Bahía de Buenaventura.
- ◆ Determinar las tasas de sedimentación aportadas por cada río tributario y los niveles de sedimentación actuales de la Bahía.
- ◆ Mitigar la contaminación por compuestos químicos (mercurio-Hg y cianuro-Cn) utilizados en la recuperación del oro.
- ◆ Recomendar un Plan de Mitigación de la contaminación de la Bahía e Buenaventura.
- ◆ Aplicación de nuevas técnicas mineras que logren disminuir y/o evitar la contaminación de ríos que vierten a la bahía.
- ◆ Realizar campañas de capacitación y educación ambiental en el manejo de las nuevas técnicas, siguiendo un programa piloto de aplicación y monitoreo.
- ◆ Realización de estudios hidrológicos y de diseño tendientes a conocer mas en detalle la zona de extracción y sus áreas de influencia para cuantificar y cualificar el grado de afectación.

Metas

1. Disminuir la tasa de sedimentación en 5% metros cúbicos por año en un periodo de un (1) año y en 7,5% metros cúbicos por año en un periodo de tres (3) años en los ríos tributarios a la bahía.
2. Reducir los niveles de contaminación por Hg y Cn en la bahía de Buenaventura, recuperando el 90% de las cantidades desperdiciadas en el proceso de beneficio.
3. Construir lagunas de sedimentación para disminuir el aporte de sólidos a la bahía.
4. Campañas educativas para el manejo de la retorna, trampa de laberinto y activador de mercurio y adopción de nuevas técnicas.
5. Revegetalización y reforestación de 20 Ha en el río Raposo.
6. Readecuación del cauce del río Raposo en un tramo de 500 m entre San Francisco y Caracolì.

SELECCION DE INDICADORES DE CALIDAD AMBIENTAL

Con dicha selección se pretende establecer los valores de referencia para medir la intensidad de los riesgos ambientales sobre la bahía ocasionada por la contaminación de sus aguas por la minería del oro y la extracción de materiales de arrastre.

Para cada actividad en el proceso de beneficio se identificaran los principales riesgos para luego mediante una revisión de las normas nacionales e internacionales, se establecen los valores de referencia y se realiza la comparación respectiva.

Entre las normas a considerar están:

1. Normas para Vertimientos Líquidos: Para establecer la severidad o levedad de los efectos causados por las sustancias de interés sanitario vertidas, se cuentan con la base que

proporcionan la **NORMAS DE VERTIMIENTO**, consignadas en los artículos 72 y 74 del **DECRETO 1594** del 26 de junio de 1984.

2. **Normas para Fuentes de Contaminación del Aire:** Se aplicaran las normas contenidas en los decretos 02 de enero 11 de 198, expedido por el Ministerio de medio Ambiente, para aplicar a partir de 1998, se tomaran los valores limites.
3. **Normas para Riesgos Laborales:** Se tomarán los valores de la A.C.G.I.H (Asociación de Higienistas Gubernamentales de los EE.UU) y las incluidas en la resolución 08321 de 1983. Emanada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad social, la cual reglamenta la ley 09 de 1979.

Igualmente se revisarán los valores de control de la OSHA (Occupational Safety and Health Administration).

4. **Normas para Contaminación Medio Marino:** Del decreto 1594 de 1984 se extraen los limites permisibles para protección de aguas marinas.
5. **Normas para el Componente Socioeconómico y Cultural:** Ley 70 de 1993 sobre comunidades negras y ley 99 de 1993 sobre comunidades indígenas.

Sobre la Protección y Conservación de la Fauna y Flora., Acuáticos y Terrestres.

a. El municipio en conjunto con la autoridad ambiental realizaran un estudio de fauna y flora del municipio de Buenaventura, con el fin de identificar este ecosistema, plantear las directrices de ordenamiento, e incorporarlo al plan de ordenamiento territorial .

b. La autoridad ambiental determinará la reglamentación para el manejo de la zona de avistamiento de Ballenas y conservación de su hábitat.

Sobre los Bosques de Manglares.

El plano PR-04 identifica las zonas de Manglares , consideradas como áreas de protección

a El municipio en conjunto con la autoridad ambiental, ejercerán los controles necesarios para el cumplimiento de la restricciones en cuanto a la tala, y aprovechamiento forestal del manglar.

b. El municipio apoyará las actividades y programas que ejecuten las autoridades ambientales en cuanto a la conservación de este ecosistema.

Sobre la Areas de Reserva Forestal de Escalerete - San Cipriano y de Investigación

a Restringir la localización de asentamientos humanos en estas áreas.

b. Concertar con las comunidades asentada dentro de estos territorios, programas de manejo, protección y conservación de ésta área. Así mismo restringir la expansión Poblacional de éstas comunidades.

c. Se prohíbe la tala , y comercialización de las especies forestales del área.

d. Se prohíbe la caza y comercialización de la fauna.

Sobre la Areas de Bosque Natural.

Las áreas de bosque natural se encuentran identificadas en el plano PR-05.

Se determinan como acciones para garantizar su protección y conservación las siguientes medidas.

- A Hacer cumplir la reglamentación sobre protección del bosque natural con uso protector y para el bosque natural protector - productor,
- b. Promover y fomentar técnicas apropiadas de utilización del bosque con criterio de sostenibilidad.

Sobre la Conservación y Preservación del Parque natural los Farallones.

El municipio participara en la ejecución del plan de manejo para este ecosistema.

Sobre El Sistema Orográfico:

El sistema orográfico hace parte del natural que debe ser protegido en los términos establecido en el código nacional de recursos naturales. El municipio en coordinación con la autoridad ambiental, establecerá las directrices para su manejo. De éste hacen parte también los terrenos con pendientes mayores a 45 °.

Estas zonas se deben mantener como áreas forestales, tal como lo estipula el decreto nacional 1449 de 1977.

Dentro del sistema orográfico del municipio de Buenaventura se hace necesario realizar un estudio de identificación cartográfica, donde se destaquen hitos geográficos, que forman parte del sistema natural del municipio.(estudio que deberá ser incorporado al Plan de Ordenamiento Territorial, en conjunto con otras acciones complementarias para su conservación), los cuales deberán ser protegidos en los términos establecidos en el código nacional de recursos naturales y sus decretos reglamentarios.

En las áreas que forman parte del sistema orográfico se prohíbe la tala o la siembra o la alteración de su configuración

Otras Acciones Estratégicas para la conservación y protección de la Estructura ambiental..

Las siguientes acciones estratégicas permitirán alcanzar los anteriores objetivos:

- a. **Se debe realizar un estudio donde participe la comunidad, la autoridad ambiental y el Municipio, que permita determinar como debe ser el uso y aprovechamiento sostenible de las zonas de vegas y de los 30 metros al lado de los ríos, sin afectar los recursos naturales.**
- b. **El municipio deberá implementar un estudio tendiente a determinar la edificaciones objeto de declaratoria de patrimonio cultural, arquitectónico, arqueológico y ambiental. En cuyos alcances se deben plasmar las directrices de conservación , Recuperación y protección, conservación además de las ya identificadas en el POT.**
- c. **Establecimiento de un proceso de capacitación en el uso, manejo y conservación del suelo.**
- d. **Regulación del uso del suelo mediante la integración de acciones interinstitucionales del orden municipal, de la CVC, los Consejos Comunitarios, los Cabildos Indígenas y entidades de orden departamental y nacional para lograr el uso sostenible del territorio.**
- e. **Cumplimiento de las decisiones establecidas sobre uso del suelo que estén vigentes.**
- f. **formulación de un plan de espacio público que incorpore aspectos tales como:**
 - ◆ **lineamientos de la política nacional sobre espacio público.**
 - ◆ **La evaluación de la intensidad del consumo de espacio público por las distintas actividades y actores.**
 - ◆ **El estatuto de uso del suelo**

- ◆ Restricciones ambientales
- ◆ Criterios para definir parámetros de densidad ocupacional

g. Planificación con las comunidades y la autoridad ambiental el manejo de las cuencas hidrográficas.

h. Implementación del manejo, conservación y aprovechamiento del manejo de las cuencas entre la comunidad y las autoridades ambientales.

i.. Implementación, en conjunto con las autoridades ambientales de planes de manejo de los cuerpos de agua. (Ríos, quebradas, esteros, bahías).

j. Celebración de convenios con las empresas contaminantes, para el manejo de las aguas servidas y los recursos naturales para prevenir el deterioro del medio ambiente.

k.. Realización de estudios que conduzcan a la reubicación de actividades productivas que estén deteriorando la calidad ambiental y de vida de los pobladores.

l.. Determinación por parte del municipio del balance de demanda y disponibilidad de los recursos hídricos del municipio en asocio con la autoridad ambiental.

m. Implementación de programas educativos con las comunidades.

n. Fomentar el fortalecimiento de parcelas demostrativas, con el fin de evitar la erosión, la deforestación y todo aquello que atenté contra la conservación del suelo.

o. El municipio debe corregir los desbalances entre ambiente construido y zonas verdes y elaborar un plan para la compra y expropiación de tierras que garanticen la inclusión en el territorio de zonas verdes, parques ecológicos y proyectos de conservación de su patrimonio natural urbano como jardines botánicos, arboretos o bancos de germoplasma, como medio para asegurar la biodiversidad municipal

Acciones estratégicas para la sostenibilidad y la biodiversidad.

Implementación de actividades de zocrias de especies nativas.

Implementación de proyectos de desarrollo de productos nativos como frutas tropicales, flores .

Implementación de actividades tendientes al aprovechamiento de productos secundarios del bosque como taninos, resinas , extractos, productos medicinales, farmacéuticos e industriales.

Hcer cumplir la reglamentación sobre comercio ilícito de flora y fauna silvestre.

Implementación de procesos educativos tendientes a la sostenibilidad en la actividad pesquera y su aplicación en el manejo de los recursos marinos.

Apoyar el desarrollo de actividades biotecnológicas

Reconocimiento de la propiedad del conocimiento tradicional por parte de las actividades negras e indígenas.

3.1.2.4 LA DETERMINACION DE ZONAS DE ALTO RIESGO PARA LA LOCALIZACIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS.

El plano DR-13 localiza las zonas de amenazas naturales en donde existe riesgo para la ubicación de asentamientos humanos.

Se consideran como asentamientos localizados en zonas de alto riesgo los siguientes:

Por Amenazas hidrológicas y geológicas

a. Por erosión de los márgenes de los ríos).

Los asentamientos localizados en las márgenes de los ríos San Juan, Río Calima, Río Dagua, río Anchicayá, río Raposo, río Mayorquin, río Cajambre., río Naya.

b. Erosión y acreción de playas:

Los asentamientos localizados en el Delta del río San Juan y Río Bongo., La Barra, Ladrilleros, Juanchaco, Ladrilleros, La Plata, Punta Soldado, La Bocana, Delta del río Dagua, Isla Santa Barbara , Isla Raposo. Boca Cajambre., Isla Concepción e Isla Chambuscao., Isla Aji,

c. Remoción de Masas Deslizamiento.

Los asentamientos localizados en la Delfina, Cisneros, Triana, Bellavista, Zacarías. San Isidro en el Río Cajambre.

d. Inundación por Pujas:

Los asentamientos de Puerto España, La Barra , Juanchaco, Ladrilleros, Archipiélago de la Plata, Pianguita, La Bocana, Punta Soldado, El pital , La Playita y Frayjuan.

e Inundación por Ríos.

Localización: Cabeceras, Bajo Calima, Zacarías, Calle Larga, San Cipriano y Cisneros.

f. Avenidas Torrenciales de Quebradas.

Localización: Bajo Calima, Quebrada San Antonio, Peñero, Catanga, La Vibora y La Delfina.

g. Zona de Encallamiento de embarcaciones.

Localización: Morros sumergidos de los negros y los negritos.

H Amenaza Sísmica: Maremoto Tsunamis.

Localización Puerto España (río San Juan, La Barra , Juanchaco-Ladrilleros, Pianguita, La Bocana, Punta Soldado, Zona Palafítica de la Isla, Cascajal, Comunas 3, 4 y 5., Soldado (río Anchicayá).

I Terremoto -Falla Geológica.

Falla Ceibito y Falla Calima. Falla de Málaga y Falla La Sierpe. Falla Pichido y Falla Buenaventura, Falla Naya - Micay.

j. Amenazas Oceano atmosféricas. - Vendavales y Tormentas.

Localización: Zacarías, San José y Zabaletas,

Marejadas: Pto España, La Barra, Juanchaco y Ladrilleros, Pianguita, La Bocana, Punta Soldado, Zona Palafítica en la Isla Cascajal.

k. Vendavales y tormentas

Localización: Zacarías, San José y Zabaletas

Fenómeno El Niño

Fenómeno La Niña

Ambiente salobre e hiperhúmedo

Localización : Todo el municipio

RECOMENDACIONES CABECERA URBANA

Áreas para el crecimiento planificado de Buenaventura. Los procesos de poblamiento y expansión urbana se han orientado en los últimos años hacia la porción oriental del límite urbano vigente Comuna 12 y N y S de la misma. Esto se ilustra mediante análisis de imágenes de satélite de 1986 y 1997 (ANEXO 5). Desde el punto de vista de mitigación de riesgos se propone que esta zona sea vista con especial importancia en el POT, como la mejor opción para el desarrollo futuro de la ciudad. Todavía es tiempo de ordenar allí el territorio y proveer desarrollos urbanísticos planificados que empiecen a darle sentido e identidad de ciudad a Buenaventura, también en función de mitigación de riesgos sísmico, de inundaciones y deslizamientos, entre otros.

Bases para la planificación del desarrollo de esta zona incluyen un Centro Direccional en la zona del Barrio El Retén que han estado a cargo del Arquitecto Jaime Coronel de la Firma MIRHAS Colombia, y consultor del POT.

Reserva de tierra para futuros desarrollos. La Figura 3 incluye la zona arriba mencionada y con ella se ha propuesto, además, un perímetro de tipo suburbano que le posibilite a la ciudad desarrollos futuros.

Fortalecimiento del Comité Local de Emergencias. Mediante concertación permanente de acciones con sus Comisiones e instituciones y con sectores de la Sociedad Civil, Sector Privado y Líderes Comunitarios. Con una clara estrategia de comunicación y socialización de información técnica, científica y operacional.

Fondo mixto para la mitigación de riesgos de Buenaventura. El CLE de Buenaventura debe tener a disposición un Fondo Mixto Municipal cuyos criterios de gestión y funcionamiento deben incluir:

- Independencia del presupuesto anual de gastos del Municipio, en el sentido de poder capitalizar sin estar completamente sujeto a los PAC anuales.
- Junta Directiva con representantes gubernamentales, del sector privado y técnico.
- Funciones de Fondo para el desarrollo del CLE y de actividades de apoyo a sus Instituciones.
- Capacidad de realizar convenios y contratos y de gestionar y administrar recursos externos, nacionales e internacionales.
- Garantía de transparencia y eficiencia.
- Dedicación de una parte de sus recursos a proyectos de generación de conocimientos y procesos de mitigación de riesgos.

Otras recomendaciones.

Desarrollo de estudios y procesos conducentes al conocimiento de las variables amenazantes y los riesgos en el Municipio:

- Sistema de inventario de emergencias y desastres.
- Estudios de microzonificación sísmica y de vulnerabilidad.
- Reforzamiento de sistemas vitales (energía, acueducto, alcantarillado, comunicaciones) y de edificaciones críticas y esenciales (hospitales, CAM, centros educativos, etc.).
- Desarrollo de un Sistema de Observación Ambiental municipal de las variables suelo, aire y agua.
- Programa de educación ambiental con énfasis en gestión de riesgos, para líderes comunitarios.
- Programas de educación y difusión de conocimientos sobre las características y ofertas del Medio Ambiente del municipio y del Pacífico.

Recomendaciones a la Oficina de Prevención y Atención de Desastres.

- Analizar los riesgos con los diferentes actores de cada barrio de manera que los programas y acciones que se definan ayuden a potencializar sus capacidades, ofertas y amenazas ambientales.
- Creación de comités barriales y grupos de trabajo por comuna para la mitigación y atención de desastres.
- Realizar campañas de atención de desastres y generar conciencia en la población hacia una cultura que incluya la prevención.
- Realizar planes de atención de desastres con la comunidad, a través de simulacros en caso de un desastre ocasionado por una amenaza, como la tubería del oleoducto.

- Apoyar y capacitar la población en tecnologías que permitan mitigar el riesgo, y reducir la vulnerabilidad (sistemas de construcción, manejo de aguas lluvias y residuales, manejo de residuos sólidos).
- Construir en cada sector centros comunales para la atención de desastres.
- Difundir las técnicas de construcción sismorresistente a través de programas de capacitación.
- Crear programas y acciones que posibilite el mejoramiento de la vivienda, a través de subsidios del estado y proyectos de cooperación internacional.
- Generar un censo que permita conocer con mayor precisión la vulnerabilidad con relación a las diferentes amenazas.
- Realizar un estudio sismorresistente de las edificaciones públicas.
- Instalar hidrantes en lugares estratégicos con buena presión de agua en todos los barrios para atender incendios, y hacer un mantenimiento permanente de los hidrantes existentes.
- Exigir a los depósitos de combustibles planes de mitigación y prevención de desastres.
- En zonas de alto riesgo de incendio garantizar que los hidrantes tengan agua permanentemente.
- Exigir planes adecuados para el manejo de ruido y partículas producidas por los aserríos.
- Reubicar aserríos fuera del área urbana.
- Realizar programas de concientización con la comunidad para que no se arrojen las basuras al mar y se realice un tratamiento de separación en la fuente de la materia orgánica de la inorgánica.
- Implementar programas para el tratamiento y recolección de basura a través de empresas comunitarias prestadoras de servicios públicos.
- Realizar programas de recuperación de las quebradas para áreas de recreación y esparcimiento.
- Realizar estudios que permitan identificar tecnologías para el manejo de las aguas lluvias.
- Implementar jornadas de fumigación.
- Realizar programas sobre uso del agua potable, llaves abiertas que ocasionan problemas de deslizamiento en zonas de ladera.
- Reubicar viviendas que están ubicadas en zonas de alto riesgo producido por el Oleoducto del Pacífico, redes de alta tensión y la vía férrea.
- Vincular y contratar la comunidad en la vigilancia, supervisión y mantenimiento permanente del Oleoducto del Pacífico.
- Mejorar los accesos a las viviendas en zonas de bajamar, para la atención de desastres.
- Realizar un programa de mejoramiento de las instalaciones eléctricas domiciliarias y concienciar a la población del riesgo de las conexiones fraudulentas.
- Controlar y ayudar a que los rellenos se realicen con material y técnicas adecuadas.
- Realizar estudios que permitan identificar tecnologías socialmente adecuadas para mitigación de riesgos en zonas de bajamar y ladera: problemas de inundación, deslizamientos, manejo de aguas residuales en zonas de bajamar.
- Construir muros de contención en los lugares donde están ubicadas las torres y realizar mantenimiento permanente de las redes de alta tensión.
- Estabilizar y realizar un mantenimiento permanente de los taludes por donde pasa la vía férrea.
- Establecer normas y límites de velocidad del tren.
- Señalizar los pasos vehiculares en vía férrea.
- Ampliar la prestación del transporte férreo.
- Realizar estudios para conocer el grado de contaminación marina.
- Sistematizar a través de Sistema de Información un registro y consulta de las amenazas, vulnerabilidades y riesgos.

Recomendaciones para la Mitigación de Riesgos

Estrategias:

- Generación de tecnologías adecuadas al medio y nuevas formas de gestión urbana que permitan tener acceso a los servicios públicos

- Realizar acciones integrales en el manejo de los servicios públicos que permitan generar empleo.
- Declarar, remarcar y controlar las zonas de interés público y comunitaria. Crear símbolos comunitarios y mecanismos de control con la comunidad que permita identificar de forma clara los espacios públicos a conservar.
- Realizar procesos de concertación entre los diferentes actores: comunidad en general, instituciones públicas y ONGs, JAL, JAC, empresa privada, donde se acuerden compromisos, derechos y obligaciones frente a la prevención y atención del riesgo. Es importante que el municipio y las instituciones ambientales velen por el cumplimiento de las normas sobre uso del suelo. Instituciones como CVC ambiental, Secretaría de Obras Públicas Municipal deben realizar estudios serios con el fin de mitigar el problema de contaminación ambiental que están ocasionando las aguas residuales domésticas e industriales y el manejo inadecuado de recolección y disposición de los residuos sólidos.

Programas comunales para:

- El manejo y transformación de residuos sólidos, que incluye recolección de la basura, transformación de la materia orgánica en *compost*, reciclaje y reutilización de materiales.
- La construcción y mantenimiento de canales abiertos y alcantarillado.
- La pavimentación y mantenimiento de caminos.

Acciones:

- Mejorar el manejo de recolección de basura y disponer cajas estacionarias para evitar la contaminación ambiental.
- Instalar un efectivo sistema de semaforización y señalización.
- Construir una vía alterna a la Avenida Simón Bolívar y mejorar las vías de acceso a los diferentes barrios.
- Velar y hacer cumplir la norma sismorresistentes para vivienda de interés social.
- Implementar un programa a mediano plazo para la reubicación de los "tanques de la ESSO" y el Oleoducto del Pacífico fuera de la zona urbana de Buenaventura.
- Reordenar las redes eléctricas.
- Dotar de servicios públicos adecuados: vías, alcantarillado, puentes, redes eléctricas, agua potable, hidrantes, recolección y tratamiento de residuos sólidos, centros de salud, escuelas, etc., a las zonas de ladera y áreas de expansión del municipio.
- Incluir en las escuelas y colegios una asignatura sobre prevención y mitigación de riesgos.
-

Utilizar los medios de comunicación para difundir programas sobre prevención y mitigación de riesgos y generar conciencia de la diversidad de problemas que afectan a los pobladores.

MEDIDAS DE MITIGACION POR EVENTOS.

EVENTO: TERREMOTO.

Acciones de mitigación

Ordenamiento y desarrollo urbanístico hacia el Oriente en el Continente.

Freno concertado a expansión y densificación en zonas de bajamar.

Estudios de microzonificación y de vulnerabilidad de edificaciones e infraestructura esencial.

Reforzamiento de edificios e infraestructura esencial.

Programas e incentivos para reforzamiento de vivienda.

Aplicación y control sobre diseño y construcción sismorresistente.

Educación y concientización.

Zonas de bajamar de conservación. Altos costos de relocalización.

EVENTO: TSUNAMI (MAREMOTO)

Ordenamiento y desarrollo urbanístico hacia el Oriente en el Continente.
Freno concertado a expansión y densificación en zonas de bajamar.
Estudios de fuentes tsunamigénicas, modelamiento de tiempos de arribo y altura de olas.
Desarrollo del Sistema Nacional de Detección y Alerta de Tsunami.
No mitigable.
El peor escenario es poco mitigable para zonas de bajamar.
Obras de mitigación serían de gran envergadura y muy costosas, más aún por el potencial de licuación de la zona. En países con mejores condiciones geológicas y recursos las obras de mitigación han sido poco efectivas.

EVENTO : INUNDACIONES EN ZONA DE BAJAMAR.

Fortalecimiento de pilotajes que serían de alto costo. Se estaría violando legislación sobre protección y usos de áreas litorales, de esteros y manglares.
Zonas de bajamar de conservación. Altos costos de relocalización.

EVENTO: INUNDACIONES POR QUEBRADAS

Plan de Ordenamiento Territorial en cuanto a usos del suelo.
Eficiencia y eficacia de empresa o empresas de servicios públicos.
Concertación con pobladores y comunidades.
Educación y concientización de la población.
Relocalización de construcciones en orillas y lechos de las quebradas

EVENTO: DESLIZAMIENTOS.

Plan de Ordenamiento Territorial en cuanto a usos del suelo.
Eficiencia y eficacia de empresa o empresas de servicios públicos, especialmente alcantarillado y acueducto.
Concertación con pobladores y comunidades.
Educación y concientización de la población.
No mitigable.
Depende de evaluaciones puntuales.

EVENTO: VENDAVALES:

Mejoramiento de techos y viviendas.
Monitoreo y estudios sobre el comportamiento meteorológico local.

EVENTO: ACCIDENTES DE TRANSPORTE:

Plan Vial del POT.
Señalización.
Puentes y áreas para los peatones.
Protección de la vía férrea, señalización y relocalización de edificaciones en su cercanía.
Creación o fortalecimiento de un equipo de trabajo permanente entre INVIAS, Secretaría de Tránsito, Capitanía del Puerto y representantes de operaciones férreas y aéreas. Este equipo actuaría como organismo asesor del CLE y del Municipio

EVENTO: INCENDIOS, ESCAPES Y EXPLOSIONES:

Plan de Ordenamiento Territorial en cuanto a usos del suelo.

Fortalecimiento de cuerpos de bomberos y unidades de emergencia de empresas. Planes de contingencia por tipo de evento.

Dotación y puesta en operación de red de hidrantes y otros elementos contra incendios y escapes.

Evaluaciones detalladas de vulnerabilidades y riesgos.

Fortalecimiento de Comité del CLE y de procesos APELL.

Educación y concientización de la población.

No mitigable.

En situaciones de completa incompatibilidad entre usos deberá promoverse la relocalización de construcciones de uso masivo en cercanías de depósitos o relocalización de los depósitos peligrosos o de alto riesgo.

EVENTO: CONTAMINACIÓN

Plan y programas de recolección, procesamiento y disposición final de basuras.

Puesta en marcha de sistema de alcantarillado con plantas de tratamiento de aguas residuales.

Mejorar eficiencia y eficacia de empresa o empresas de servicios públicos.

Educación y concientización de la población.

Aplicación de normas nacionales e internacionales sobre comercialización, transporte, almacenamiento y manipulación de sustancias con alto poder contaminante

3.1.3. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Dentro de la clasificación del suelo del municipio de Buenaventura, se determina lo siguiente :

Suelo Urbano:

Está constituido por las áreas destinadas a usos urbanos, cuyo destino corresponde a la vida en comunidad, con alta densidad e intensa interacción y disponibilidad de todos los servicios públicos. De acuerdo a los lineamientos que sobre este aspecto emana la Ley 388 de 1997, el perímetro urbano debe ser igual al perímetro de servicios, por lo tanto todo predio incluido en esta categoría de suelo debe contar con servicios públicos instalados.

Se define como suelo urbano el área delimitada en el plano. PU-01 , donde se determina la cabecera municipal con un área de 3.136 Hectáreas.

Suelo Suburbano:

Está constituido por las áreas ubicadas dentro del suelo rural, en las que se mezclan los usos del suelo y la vida del campo y la ciudad , que pueden ser objeto de desarrollo con restricciones de uso, de intensidad y de densidad, garantizando el autoabastecimiento en servicios públicos domiciliarios de conformidad con lo establecido en el artículo 34 de la Ley 388 de 1997 y en las Leyes 99 de 1993 y la Ley 142 de 1994.

Se determina como suelo suburbano todas las áreas demarcadas en el plano PU-01

Suelo Rural :

Lo constituyen los terrenos no aptos para uso urbano por razones de oportunidad o por su destinación a usos agrícolas, ganaderos, forestales, de explotación de recursos naturales y actividades análogas.

3.1.4 Definición del Perímetro Urbano. Plano PU-01

De acuerdo a los lineamientos que sobre este aspecto emana la Ley 388 de 1997, el perímetro urbano debe ser igual al perímetro de servicios públicos, por lo tanto todo predio incluido en esta categoría de suelo urbano, debe contar con servicios públicos instalados. Se determina así la Cabecera Municipal del municipio de Buenaventura como suelo urbano, con un área de 3.136 Has.

Se considera como áreas de protección ambiental y conservación de los recursos naturales , las áreas sin asentamientos poblacionales, situadas en parte por debajo de las cotas mínimas del servicio de alcantarillado por gravedad en condiciones predominantes de bajamar y bordeando los esteros del sur y del norte; y las situadas por encima de dichas cotas en condiciones predominantes de colinas con arbustos naturales o intervenidas, bordeando el estero del norte en su quebrada acuático, la zona del ferrocarril y la carretera a Citronela; por lo cual se constituyen en áreas de protección ambiental y de barreras contra el crecimiento de asentamientos residenciales no controladas y de reserva para la ubicación de servicios especiales y recreacionales y algunos tipos de industria.

Se amplía el perímetro urbano ante las proyecciones de población, las actividades económicas , las deficiencias de espacio público, las zonas de protección ambiental y el déficit de vivienda, definiéndose también la zona suburbana y el área de expansión.

La extensión de las áreas delimitadas por el nuevo perímetro Urbano de Buenaventura, se relaciona a continuación:

- Área total nuevo perímetro urbano	3.136 Has
-------------------------------------	-----------

La variación de la extensión aproximada de las áreas delimitadas por el nuevo perímetro urbano de Buenaventura, con respecto al vigente a la fecha, se relaciona a continuación:

- Área total nuevo perímetro urbano:	3.136 Has
- Área total perímetro actual	2.164 Has
- Incremento del área total: (44.9%)	972 Has
- Área actual ocupada con asentamientos	
- Poblacionales urbanos:	1.118 Has
- Área disponible para nuevos desarrollos	2.018 Has.

Para la delimitación del nuevo perímetro urbano de Buenaventura, se adoptan como partes integrantes de dicho territorio, las siguientes áreas :

1. Las áreas con asentamientos poblacionales actuales y las áreas libres adyacentes situadas a una altura sobre el nivel del mar no menor de +2.50 en la isla y de +4.00 en el continente, que por consiguiente no presentan problema para el servicio de alcantarillado por gravedad, y poseen las mejores condiciones para la expansión y renovación urbana.

2. Las áreas con asentamientos poblacionales actuales situados por debajo de dichas cotas y de condición inundable y no inundable, que por consiguiente presentan restricciones para el servicio de alcantarillado por gravedad; pero que se encuentran en proceso de consolidación territorial a costa de las zonas de bajamar, o son susceptibles de ello, constituyendo un antecedente de expansión urbana difícilmente reversible.

De conformidad con lo adoptado en el artículo anterior, los vértices con sus coordenadas y con la descripción del recorrido del nuevo perímetro urbano de Buenaventura, se determinan de la manera siguiente: (Ver plano de perímetro urbano PU-01)

Vértice #1, X: 922.020, Y: 999.654, Situado en el muelle turístico, de aquí en dirección noreste hasta el vértice #2.

Vértice #2, X: 922.080, Y: 999.696, Situado en el muelle frente a la bodega #1, de aquí en dirección noreste hasta el vértice #3.

Vértice #3, X: 922.075, Y: 999.734, Situado en el muelle del Terminal Marítimo, de aquí en dirección noreste hasta el vértice #4.

Vértice #4, X: 922.243, Y: 999.820, Situado en el muelle del Terminal Marítimo, de aquí en dirección noreste hasta el vértice #5.

Vértice #5, X: 922.359, Y: 1'001.073, Situado en el muelle del Terminal Marítimo, de aquí en dirección sudeste hasta el vértice #6.

Vértice #6, X: 921.982, Y: 1'001.630, Situado en el estero Aguacate de aquí en dirección sudoeste hasta el vértice #7.

Vértice #7, X: 922.586, Y: 1'001.717, Situado en el muelle Petrolero, de aquí en dirección este hasta el vértice #8.

Vértice #8, X: 922.584, Y: 1'002.799, Situado en el estero Aguacate, de aquí en dirección sudoeste hasta el vértice #9.

Vértice #9, X: 921.517, Y: 1'032.000, Situado en el estero Aguacate, de aquí en dirección sudoeste hasta el vértice #10.

Vértice #10, X: 922.300, Y: 1'003.246, Situado en el estero Aguacate, de aquí en dirección sudeste hasta el vértice #11.

Vértice #11, X: 921.975, Y: 1'003.438, Situado en el estero Aguacate, de aquí en dirección sudeste hasta el vértice #12. En línea recta.

Vértice #12, X: 921.555, Y: 1'004.620, Situado en el extremo noreste del cementerio, de aquí en dirección sudeste y norte siguiendo la curva del nivel de 5 metros hasta el vértice #13.

Vértice #13, X: 922.835, Y: 1'005.000, Situado en el muelle de Cartón Colombia del barrio el Campín, de aquí en dirección sudeste y noroeste siguiendo la curva de nivel de 5 metros hasta el vértice #14 en la Isla de la Paz.

Vértice #14, X: 922.155, Y: 1'005.280, Situado en la Isla de la Paz al noroeste del barrio Oriente, de aquí en dirección noreste hasta el vértice #13, bordeando la curva de nivel de 5 metros.

Vértice #15, X: 922.455, Y: 1'005.875, Situado en el extremo norte de la Isla La Paz, de aquí siguiendo la curva de nivel de 5 metros en dirección noreste hasta el vértice #16.

Vértice #16, X: 922.584, Y: 1'007.055, Situado en la margen izquierda aguas debajo de la quebrada Aguacatico y bordeando en sentido sudeste aguas arriba de dicha quebrada hasta el vértice #17.

Vértice #17, X: 922.290, Y: 1'008.170, Situado en el cruce de la vía que conduce hacia Gamboa y la Quebrada Aguacatico, de aquí en dirección sudeste siguiendo esta quebrada aguas arriba hasta el vértice #18.

Vértice #18, X: 921.314, Y: 1'009.257, Situado al norte del barrio Carlos Holmes Trujillo, de aquí en dirección noreste siguiendo la quebrada Aguacatico, aguas arriba, hasta el vértice #19.

Vértice #19, X: 921.316, Y: 1'009.820, Situado al noroeste del barrio Carlos Holmes Trujillo, de aquí en dirección noreste siguiendo la quebrada Aguacatico aguas arriba hasta el vértice #20 al borde de la vía férrea.

Vértice #20, X: 921.705, Y: 1'011.108, Situado al noreste del Barrio Carlos Holmes, siguiendo por la línea férrea de aquí en dirección sudeste hasta el vértice #21.

Vértice #21, X: 920.880, Y: 1'012.455, Situado en la vía férrea cerca de su intersección sudoeste hasta el vértice #22 bordeando la vía que conduce a Citronela.

Vértice #22, X: 919.321, Y: 1'012.350, Situado en el cruce de la vía a Citronela y el camino que conduce a Cotolengo, de aquí hasta el vértice #23.

Vértice #23, X: 918.595, Y: 1'010.964, Situado en el cruce de la carrera 86 y la calle 6 sur (vía hacia Cotolengo), de aquí en dirección sudoeste hasta el vértice #24.

Vértice #24 X: 918.336, Y: 1.010.440, Situado en el cruce de la proyección de la carretera 81 y la proyección de la calle 12 sur, de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #25.

Vértice #25 X: 918.289, Y: 1.009.922, Situado en la margen derecha aguas abajo de la quebrada Mondomo, de aquí en dirección sudoeste siguiendo dicha quebrada hasta el vértice #26.

Vértice #26 X: 918.294, Y: 1.008.932, Situado en la quebrada Mondomo margen derecha, de aquí en dirección oeste por el camino hasta el vértice #27.

Vértice #27 X: 917.211, Y: 1.008.965, Situado al sur del barrio la Unión sobre la vía al aeropuerto, de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #28, siguiendo en línea recta.

Vértice #28 X: 917.215, Y: 1.009.323, Situado al sudeste del barrio la Unión, de aquí en dirección sur hasta el vértice #29.

Vértice #29 X: 916.657, Y: 1,009.342, Situado en el extremo sudeste del predio de la Universidad del Pacífico, de aquí en dirección oeste de la línea recta al vértice #30.

Vértice #30 X: 916.702, Y: 1,007.013, Situado en un extremo del brazo del estero San Antonio hacia el sudoeste de aquí en dirección norte hasta el vértice #31.

Vértice #31 X: 918.172, Y: 1,006.511, Situado en lado derecho de la entrada o bocana del estero el Pailón, de aquí hacia el noreste hasta el vértice #32.

Vértice #32 X. 918.694, Y: 1,007.620, Situado en la margen derecha del estero el Pailón de allí bordeando el estero en dirección norte hasta el vértice #33.

Vértice #33 X. 919.020, Y: 1,007.750, Situado en la margen derecha del estero el Pailón de allí en línea recta hasta el otro costado y de allí bordeando el estero margen izquierdo en dirección sur hasta el vértice #34.

Vértice #34 X. 918.809, Y: 1,007.529, Situado en el extremo derecho saliendo el estero San Antonio bordeándolo hasta el vértice #35.

Vértice #35 X. 918.530, Y: 1,006.940, Situado en la margen derecha aguas abajo del estero el Pailón, de aquí en dirección sudoeste y noroeste hasta el vértice #30, bordeando la margen derecha del estero San Antonio, pasando por los esteros Hondo y Amazonas.

Vértice #36 X: 919.900, Y: 1.004.670, Situado en el cruce del estero Amazonas y San Antonio, de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #31.

Vértice #37 X: 920.902, Y: 1.003,490, Situado en el muelle de Copescol, de aquí en dirección sur hasta el vértice #38.

Vértice #38 X: 920.900, Y: 1.003.350, Situado en Copescol, de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #39.

Vértice #39 X: 920.910, Y: 1.003,250, Situado en Copescol, de aquí en dirección norte hasta el vértice #40.

Vértice #40 X: 920,934, Y: 1.003.118, Situado en Copescol, de aquí en dirección noroeste siguiendo la curva de nivel de 5 metros hasta el vértice #41.

Vértice #41 X: 921.100, Y: 1.002.540, Situado en el extremo sur del puente E1 Piñal, de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #42.

Vértice #42 X: 921.120, Y: 1.002.360, Situado en el extremo sudoeste del puente E1 Piñal en inmediaciones del muelle de Aldemar Montes, de aquí en dirección sur hasta el vértice #43.

Vértice #43 X: 921.040, Y: 1.002.360, Situado en el extremo sur del muelle de Aldemar Montes, de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #44.

Vértice #44 X: 920.370, Y: 1.002.084, Situado en el barrio Alfonso López, de aquí en dirección sudeste hasta el vértice #45.

Vértice #45 X: 920.100, Y: 1.001.995, Situado en el barrio Alberto Lleras, de aquí en dirección sudoeste hasta el vértice #46.

Vértice #46 X: 920.856 Y: 1.001.756, Situado en el barrio Alberto Lleras, de aquí en dirección sudoeste hasta el vértice #47.

Vértice #47 X: 919.944, Y: 1.001.561, Situado en el barrio Alberto Lleras, de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #48.

Vértice #48 X: 920.341, Y: 1.001.200, Situado en el barrio La Guarapera, de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #49.

Vértice #49 X: 920.403, Y: 1.001.149, Situado en el barrio Playita, de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #50.

Vértice #50 X: 920.763, Y: 1.000.465, Situado en el barrio Muro Yusti (cra. 12 esquina), de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #51.

Vértice #51 X: 920.952, Y: 1.000.377, Situado en el barrio Muro Yusti, de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #52.

Vértice #52 X: 921.097, Y: 1.000.146, Situado en el barrio Pueblo Nuevo, de aquí; en dirección noroeste hasta el vértice #53.

Vértice #53 X: 921.458, Y: 999.892, Situado en el parque ****Néstor Urbano Tenorio, de aquí en dirección sudoeste hasta el vértice.

Vértice #54 X: 921.773, Y: 999.714, Situado en el extremo noroeste del parque Néstor Urbano Tenorio, de aquí en dirección noroeste hasta el vértice #1.

Organizar el suelo urbano de Buenaventura , administrativa y políticamente en 14 comunas , las que quedan conformadas de la siguiente manera: (Ver plano de comunas)

3.1.4.1 Perímetro Suburbano

Para la delimitación del Perímetro Suburbano de Buenaventura, o sea, para establecer los linderos y la extensión del territorio rural requerido como reserva prioritaria con destino a la expansión de Areas de Actividades especializada tales como las referente a servicios especiales de transporte marítimo público o privado y de abastecimiento de combustibles y similares y las de carácter industrial con requisitos altos de funcionamiento que requieran instalaciones portuarias de accesibilidad próxima, se adopta el área situada en frente de la zona portuaria de la isla, donde se localizó la antigua base naval de Buenaventura y sus inmediaciones.

El perímetro suburbano de Buenaventura, se registra en el plano PU-01, este se define bordeando al sur la bahía entre los esteros Gamboa al oriente y Crucecitas, al occidente y en inmediaciones de la quebrada Papagayo al norte, en terrenos de colinas redondeadas de menos de 30 metros de desnivel.

3.1.5 LOS SISTEMAS GENERALES

3.1.5.1 El Sistema Vial, Comunicaciones y Transporte.

Política

Propender por la articulación armónica y eficiente de la ciudad con los puertos y con las zonas especiales destinadas para la exportación; evitando con ello la digregación territorial, creación de asentamientos no controlados y ocupación indiscriminada de las areas de protección ambiental.

Lograr la consolidación de Buenaventura como Zona Económica Especial de Exportación integrando la ciudad con su zona rural y del municipio con la región Pacífica y del Occidente, el departamento, la nación y el mundo mediante la implementación del sistema multimodal de transporte .

Objetivos.

Fortalecimiento del territorio como eje de desarrollo regional o municipio- región aprovechando las oportunidades de ser punto de encuentro del país y la región con la cuenca del Pacífico y con el mundo.

Implementar un sistema alternativo articulando a Buenaventura con el resto del país con otro eje vial con las especificaciones adecuadas para transporte de carga.

Consolidar el sistema multimodal que prestará el servicio de transporte de personas y bienes para el municipio y la región.

Fortalecimiento e implementación de la infraestructura de los terminales marítimos, fluviales, terrestres y férreos.

Articular las zonas de expansión portuaria, con el área urbana del municipio, propendiendo por la correcta integración de los proyectos Puerto Industrial Aguadulce, Delta del Río Dagua, Puerto Solo, Complejo Industrial y Portuario, de la red vial.

Acciones Estratégicas

Las siguientes acciones estratégicas cumplirían con los anteriores objetivos:

En cuanto al Subsistema Carretable.

- a. Adecuar la vía carretable existente entre la cabecera municipal (el gallinero) y la base naval de Bahía Malaga. Construyendo los tramos que conecten a esta vía con Puerto Pizarro, a orillas del río San Juan y Con Juanchaco y Ladrilleros.
- b. Adecuar la antigua vía carretable Simón Bolívar
- c. Adecuación y ampliación de la Carretera Cabal Pombo.
- d. Consolidación del centro de distribución logística como el punto de accesibilidad y conexión vial de carga, con los proyectos portuarios: Puerto Industrial Aguadulce, Delta del río Dagua, Complejo Industrial y Portuario, Puerto Solo.
- e. El centro de distribución logística en el aspecto vial doméstico urbano, será un punto de accesibilidad transitorio, pues se dará solución definitiva a este aspecto de acuerdo al plan vial, que contempla las conexiones a través de la vía arterial secundaria de Gamboa para transporte doméstico y los viaductos para transporte doméstico y de carga sobre los esteros Aguacate y Aguacatico.
- f. La Administración Municipal en conjunto con el Puerto Industrial Aguadulce, Delta del río Dagua Priorizarán los recursos de preinversión y construcción para las vías de acceso propuestas como conexión directa entre el casco urbano y el área de desarrollo de estos puertos en los sectores de Gamboa, esteros Aguacate y Aguacatico y sector sur del casco urbano.
- g. La Debida incorporación de la vía de acceso al puerto de Aguadulce y de los impactos urbanos territoriales generados directa e indirectamente por ésta, en las áreas de influencia que se identifiquen incluido el suelo urbano, rural y de expansión, se realizará una vez haya certeza del comienzo de la operación del puerto de aguadulce.
- h. Dadas las condiciones y naturaleza de las infraestructuras portuarias y de acceso terrestre, será motivo de revisión del POT, en el momento que se garantice la entrada en operación tanto de la vía como de los puertos.

En cuanto al Subsistema Férreo:

- a. Rehabilitar el corredor Buenaventura –Cali.
- b. Construcción de los ramales:
 - b1. Interconexión entre cabecera municipal (el gallinero), Zacarías, Zabaletas, Aguacalera, San Francisco, San Marcos, Juntas de Yurumanguí, Concepción.
 - 2. Interconexión entre Concepción y Puerto Merizalde.
 - 3. Estudiar la factibilidad de la conexión entre Concepción y el sur de la región pacífica.
 - 4. Estudiar la factibilidad de conexión entre Triana, Madroñal – Buga.

El plano PR-06 Sistema de comunicación y transporte muestra estos ramales.

En cuanto al Subsistema Marítimo

- a. Apoyar la Construcción de los terminales marítimos de carga de Aguadulce, Puerto sólo, Proyecto industrial y portuario Km 5, Delta del río Dagua,
- b. Adecuación y mantenimiento del canal de acceso de la bahía de Buenaventura y del canal de acceso del estero San Antonio.
- c. Fortalecer el conjunto de terminales marítimos existentes.
- d. Construcción de un puerto Carbonero en el asentamiento de El Pital.

En cuanto a el Subsistema Fluvial.

- a. La construcción de Terminales de carga y pasajeros en los diferentes asentamientos rurales que carecen de ellos.
- b. Crear una ruta de transporte para cada uno de las corrientes fluviales ya identificadas.
- c. Realizar un plan de transporte fluvial.

En Cuanto al Subsistema Aéreo:

- a. Terminación del aeropuerto de Juanchaco y Ladrilleros
- b. Adecuación y ampliación del aeropuerto de Zacarías.
- c. Construcción del aeropuerto de Merizalde.

En Cuanto al Subsistema Peatonal y Caballar entre Asentamientos:

- a. Adecuación de los Caminos existentes.
- b. Implementar un programa de seguridad de los viajeros.

Acciones para desarrollar y consolidar el Subsistema de Telecomunicaciones.

- a. Dotar en cada uno de los asentamientos principales ya identificados de estaciones de telefonía.
- b. Implementar un plan de desarrollo de las telecomunicaciones a nivel rural, que contemple la infraestructura y promover acciones para que los sistemas de comunicación manejen las tecnologías de punta, que permitan la conectividad en todos los niveles.

Los Componentes del Sistema de Comunicaciones y Transporte.

Subsistema Carretable

El sistema vial está conformado por :

- 1. Las Vías de carácter estructurante que conectan la región Y que se insertan en la malla vial nacional son :

- La vía Cabal Pombo , que conecta al municipio con la capital del Departamento y el resto del país.
- La vía Simón Bolívar, conocida como antigua vía a Buenaventura.

2. Las vías de carácter regional son :

- Carretera vía Málaga con propuesta de conexión al Puerto Industrial Aguadulce y al Departamento del Choco.

Subsistema Férreo

El ramal de la línea férrea hace parte de la Red Pacifico, de está comprenden: :

- a. La vía férrea actual que conecta Buenaventura con Dagua , La Cumbre, Yumbo , Cali, que se implementará con un sistema de concesión que iniciara operaciones con transporte de carga.
- b. Ramal de Norte a Sur que une los asentamientos de Zabaletas, Aguaclara, San Francisco, San Marcos, Juntas de Yurumanguí, Concesión y Puerto Merizalde, dando accesibilidad a los habitantes.
- c. Un ramal secundario que une los asentamientos de San Francisco y Pital hacia el Océano Pacifico.
- d. El ramal propuesto por el POT . entre Triana – Buga.
- e. Un ramal Secundario propuesto por el Puerto Industrial Aguadulce que va paralelo a la via de acceso a este puerto.

Subsistema Marítimo

Hacen parte del sistema marítimo vial :

1. El mar territorial en conjunto con las bahías de Malaga y Buenaventura.
2. El Sistema de Esteros, del cual hacen parte:
 - a. Sistema de esteros de la Cuenca del Río San Juan.
 - b. Sistema de esteros de la Cuenca de bahía Malaga.
 - c. Sistema de esteros de la Bahía de Buenaventura.
 - d. Subsistema de esteros de Gamboa, Aguadulce, Aguacate, San Antonio, Rio Dagua y_rio Anchicayá.
 - e. Sistema de esteros de la cuenca del río Raposo.
 - f. Sistema de esteros de la cuenca del río Myorquín.
 - g. Sistema de esteros de la cuenca del río Cajambre.
 - h. Sistema de esteros de la cuenca del río Yurumanguí.
 - i. Sistema de esteros de la cuenca del río Naya.

Subsistema Fluvial

Hacen parte del sistema vial fluvial los siguientes:

- a. Río san Juan y sus afluentes navegables.
- b. Río Calima
- c. Río Anchicayá.
- d. Río Raposo.
- e. Río Cajambre.
- f. Río Yurumanguí
- g. Río Naya.
- h. Y demas corrientes que sirvan para el transporte menor de personas y productos.

Subsistema Aéreo

Lo conforma la infraestructura de aeropuertos de Zacarías, Juanchaco Ladrilleros y el prouesto en Puerto merizalde.

Subsistema de Caminos Peatonales y Caballar entre Asentamientos

Políticas de mediano y Corto plazo sobre infraestructura vial.

3.1.5.2 El Sistema de Servicios Públicos Domiciliarios

Política

Propender por lograr la cobertura total de los servicios públicos domiciliarios en todo el territorio municipal, atendiendo técnicamente las realidades del entorno físico y climatológico y –o, sociocultural de las zonas o asentamientos, que obedezca a una planificación general del territorio.

Objetivos:

Garantizar la eficiente prestación de los servicios públicos

Promover y fortalecer los aspectos ambientales en la prestación de los servicios públicos domiciliarios.

Mitigar los conflictos ambientales generados por el mal manejo de los servicios públicos

Controlar los efectos ambientales que se produzcan por la prestación permanente de los servicios públicos.

Dotar delos planes maestros de acueducto y alcantarillado a la cabecera municipal..

Aumentar la cobertura de la prestación de los servicios públicos en las zonas rurales.

Estrategias

Las siguientes acciones estratégicas cumpliran con los objetivos propuestos:

a. Revisar, ajustar y ejecutar los planes maestros de acueducto y alcantarillado, acorde a la realidad territorial actual y en armonioa con los objetivos de desarrollo territorial. Este plan debe tener en cuenta las siguientes acciones:

a1. Estudio e implementación de la administración de los ssistemas de acueducto y alcantarillado, los cuales deben contemplar los sistemas de monitoreo y captación, potabilización almacenamiento y distribución del agua potable, los sistemas de alcantarillados, de recolección y trasnporte de las aguas residuales y servidas, sistemas de tratamiento de aguas residuales y usos de subproductos, sistemas de captación, transporte y evacuación aguas lluvias, sistemas de contrlrol de escorrentias e inundaciones, sistemas de recirculación y rehuso de las aguas tratadas y sistemas de conservación, recuperación y cuidado del bosque y de las fuentes hídricas.

a2.En cuanto al Acueducto:

- 1.Adecuación, complementación y sustitución de las redes de acueducto en la zona urbana.
- 2, Sectorización de la zona oriente y occidente de la isla, incluyendo la zona de bajamar
3. Ampliación de la capacidad de almacenamiento en la zona insular urbana.
4. Construcción de una nueva estructura de captación que sirva para alimentar las redes actuales.

a3. En cuanto al Alcantarillado:

1. Sustitución y adecuación de las redes existentes en la zona urbana.
2. construcción de redes de alcantarillado en las zonas urbanas que no la posean.
3. Construcción de las estaciones de bombeo en los sitios recomendados.
4. construcción de plantas de y tratamientos en los sitios delimitados. Las aguas residuales generadas en las actividades domésticas industriales agropecuarias, recreacionales y mineras que se vierten a las corrientes superficiales deberán tener un tratamiento que garantice la remoción del 85 % de las cargas contaminantes. Siguiendo las normas de vertimientos.

b. Realizar un plan de prestación de servicios públicos domiciliarios a los centros poblados y asentamientos rurales.

c. Revisar y ajustar el plan maestro de gestión de residuos sólidos, para la cabecera municipal. El cual debe contemplar los siguientes alcances::

1. Mejorar las condiciones de salubridad en el área urbana de Buenaventura..
2. El municipio recomienda como sitio de disposición final de residuos sólidos un terreno del corregimiento de Zacarías, el cual tiene una capacidad de operación de aproximadamente 5 años término durante el cual el municipio deberá adelantar los estudios técnico ambientales y económicos para localizar un nuevo sitio y haber construido el vertedero para esta actividad, todo en coordinación con la CVC.
2. Identificar en el término de un año, localización de sitios alternos del propuesto por la administración municipal..
3. El sitio de disposición final de residuos sólidos que actualmente está operando en el Corregimiento de Córdoba, deberá de ser clausurado en el momento que empiece a operar el sitio definitivo. Y cumplir con lo estipulado en el Plan de Manejo establecido para su cerramiento.
4. Los criterios para definir la ubicación del nuevo sitio para realizar la disposición final de residuos sólidos son los siguientes:

Aspectos Hidrológicos

- a. Recursos Naturales estratégicos. Localizado por fuera de zonas de pantanos, humedales y recursos naturales estratégicos.
- b. Recursos naturales en riesgo. Localizado en lugares donde no se arriesguen especies amenazadas y habitantes críticos.
- c. Estabilidad del Suelo. Se deberá demostrar la estabilidad del Suelo.
- d. Fuentes de agua potable. La distancia mínima del relleno a pozos profundos activos o inactivos, manantiales y cualquier fuente de agua superficial o subterránea de abastecimiento hídrico debe ser mayor a 500 metros.
- e. Obras civiles. Deberá respetar todas las obras civiles tales como acueductos, vías, alcantarillados, transmisión eléctrica, telecomunicaciones.

Aspectos Ambientales

- a. Zonas de muy alta amenaza. El sitio deberá estar en zona que no presenten muy alta amenaza por remoción en masa e inundación
- b. Sismoresistencia. Realización de estudios dinámicos y de licuación, correspondientes a los Títulos A y H respectivamente de las Normas Sismorresistentes. El diseño debe garantizar que la unidad resista la máxima aceleración horizontal y que permanezca estable.
- c. Impactos de construcción y operación. Considerar los impactos asociados a las obras y a los ruidos generados por el transporte debidos a la operación del relleno.

- d. La disposición de sustancias tóxicas. Implica la evaluación de las emociones correspondientes y los efectos sobre la salud pública y sobre los asentamientos ambientales y sanitarios del medio donde se desarrollara el relleno sanitario.
 - e. Minimizar los efectos del impacto ambiental. Deben preservarse las condiciones ambientales y sanitarias del medio donde se desarrollara el relleno sanitario.
- Otro aspectos
- a. Distancia a zonas urbanas. La distancia mínima con respecto a los límites de la zona urbana y de otros asentamientos humanos deberá de ser de 1.000 metro, la cual puede aumentarse según los resultados del estudio de impacto ambiental.
 - b. Distancia a aeropuertos. La distancia mínima a aeropuertos deberá de ser de 3.000 metros.
 - c. Capacidad del sitio. Cumplimiento de la capacidad requerida para la vida útil del relleno sanitario, buscando que ella sea compatible con la gestión, los costos de adecuación y las obras de infraestructura.
 - d. Accesibilidad al sitio. Deberá estar cerca de una vía principal para logra un fácil acceso, al igual que la construcción de las vías internas, para lograr el manejo de los costos del transporte de los residuos.
 - e. Disposición del suficiente material de cobertura. Deberá estudiarse las características y las cantidades del material de cobertura requerido.
 - f. Minimizar la distancia del transporte. Es una de las variables más importantes para la escogencia del sitio, ya que la distancia del transporte puede afectar significativamente el diseño y la operación del sistema integrado de residuos sólidos del municipio.
 - g. Facilidad para la operación. Esta variables vinculada directamente con las características topográficas del sitio.
 - h. Acreditación de la propiedad del sitio. Sólo cuando la entidad responsable del proyecto del relleno sanitario obtenga la propiedad del terreno se podrán iniciar las obras de adecuación.
 - i. Zonas de óptima urbanización y menores amenazas. Se localizará en el rural del Municipio, por fuera de la zona de optima urbanización, definida en el POT.

Sobre el sistema proyectado de servicios públicos:

1. La localización y características técnicas de la infraestructura requerida para el desarrollo de la ciudad consolidada, de las denominadas Áreas de Expansión y el área rural, estará orientada y sustentada por los resultados del Plan de Servicios Públicos, para las áreas de expansión que el Municipio de Buenaventura elaborará en los seis (6) meses siguientes a la aprobación de este Plan de Ordenamiento territorial.
2. Las localizaciones y áreas definidas en ese Plan de Servicios Públicos se consideran como de reserva para la provisión de servicios públicos domiciliarios y hacen partes de las Áreas de Protección.
3. Para efectos del desarrollo de las Áreas de Expansión, los constructores, urbanizadores o propietarios se sujetarán a las previsiones de áreas y localización de la infraestructura de servicios públicos determinada en el Plan de Servicios Públicos, construyéndose como requisito para la aprobación de los proyectos urbanísticos en esas Áreas, la construcción de la infraestructura mencionada y la dotación de los servicios públicos domiciliarios correspondientes.

Sobre las Normas Generales del Componente de Servicios Públicos Domiciliarios.

El Municipio de Buenaventura permitirá la instalación permanente de redes destinadas a las actividades de empresas de servicios públicos, o a la provisión de los mismo bienes y servicios que

estas proporcionan, de acuerdo con lo estipulado en este Plan de Ordenamiento Territorial y en las normas ambientales vigentes y estipuladas en este plan aplicando los criterios de incremento de las coberturas y mejoramiento del servicio.

- Las empresas prestadoras de servicios públicos se sujetarán a las políticas que adopte el municipio de Buenaventura en materia de dotación, construcción y prestación de los servicios públicos domiciliarios.

PERMISOS MUNICIPALES. Las empresas de servicios públicos domiciliarios que operen en Buenaventura, están sujetas a las normas municipales generales sobre la planeación urbana, la circulación y el tránsito, el uso del espacio público, la seguridad y tranquilidad ciudadanas y a las previsiones de localización establecidas en este Plan de Ordenamiento Territorial.

- Para su operación a nivel del municipio de Buenaventura, las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios, deben cumplir con los permisos que tratan los Artículos 25 y 26 de la Ley 142 de 1994.

AMPLIACIÓN DE COBERTURA. La ampliación de cobertura de los servicios públicos domiciliarios se sujetará a las políticas de expansión consignadas en este Plan de Ordenamiento Municipal y las demás normas vigentes sobre la materia.

- Con el fin de garantizar una prestación continua, segura, eficiente y con aplicación de las normas de calidad vigentes a nivel nacional, no se permitirá la expansión de servicios públicos domiciliarios en áreas determinadas como de alto riesgo.

Dentro del perímetro urbano y en las denominadas Areas de Expansión, la dotación y prestación de los servicios públicos domiciliarios que demanden los proyectos arquitectónicos y/o urbanísticos individuales, así como las de los Planes Parciales o Unidades de Actuación Urbanística que defina la Administración Municipal de Buenaventura, se consideran como requisito básico para la aprobación de los mencionados proyectos.

La dotación y prestación de los servicios públicos domiciliarios en el Municipio de Santiago Buenaventura, podrán ser llevados a cabo por el Municipio o por empresas mixtas o privadas, cumpliendo con los parámetros de ubicación y características técnicas definidas en este Plan de Ordenamiento Territorial.

INFORMACIÓN DE LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS. Para efectos de la evaluación, elaboración o actualización del Plan de Desarrollo Municipal, Plan de Ordenamiento Territorial y el Sistema de Información Municipal, las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios remitirán a la oficina de Planeación Municipal, la información de tipo técnico y/o estadístico relacionada con el servicio que prestan en la jurisdicción del Municipio Buenaventura.

3.1.5.3 El Sistema de Energía Eléctrica.

Diseño de un plan estratégico que de solución a los siguientes necesidades:

- La interconexión eléctrica con la red nacional.- Interconexión Eléctrica alterna anchicayá.
- Dotación de instalaciones técnicas en la zonas de bajamar.
- La modernización de la extensión de redes principales (no aéreas sino subterráneos).
- Establecer alianzas estratégicas con entidades prestadoras del servicio públicos de energía, que permita consolidar la calidad la confiabilidad y las tarifas de éste servicio con el fin de

promover proyectos de generación de energía, en el municipio o en la región buscando la disminución de la vulnerabilidad existente en el municipio.

- Protección de las zonas por donde pasan las redes principales.
- Promover el desarrollo de fuentes de energía alternativa, solar o eólica en las áreas de parque y de reserva forestal.
- Dotación de la infraestructura eléctrica necesaria en los centros poblados rurales.

3.1.5.4 El Sistema de Telecomunicaciones

El municipio de Buenaventura propenderá por implementar y fortalecer una adecuada infraestructura de telecomunicaciones que pueda alcanzar la densidad promedio nacional de 40 teléfonos por cada 100 habitantes, y que permita consolidar el modelo de desarrollo territorial propuesto.

Como acción prioritaria se recomienda la creación del sistema de comunicaciones- centros poblados , cabecera y región.

3.1.5.5 Sobre la Línea de Conducción de Energéticos

El municipio de Buenaventura realizará convenios con las empresas de ECOPETROL y ESSO, con el fin de relocalizar la línea de conducción de energéticos hacia la zona de Aguadulce.

Como acción prioritaria se recomienda la construcción del gasoducto.

3.1.5.6 Sobre el Patrimonio Natural y Construido.

Se consideran dentro del suelo protección rural, la estación del Ferrocarril de Córdoba, además de las identificadas en el componente urbano.

3.1.5.7 Sobre las Áreas de Exploración Arqueológica:

El municipio de Buenaventura, en convenio con entidades departamentales, nacionales, o internacionales adelantará los estudios concernientes a definir la existencia de las áreas de exploración arqueológica que puedan existir en el territorio municipal.

3.1.6 Los Sistemas de Asentamientos

El sistema de asentamientos se considera como el conjunto de ocupaciones territoriales permanentes con edificaciones de diversas características en los que se desarrollan actividades humanas, residenciales, productivas o de servicios de manera exclusiva o mezclada, que se articulan funcionalmente.

3.1.6.1 Política General Con respecto al Sistema de Asentamientos:

Propender por la desconcentración, teniendo como elemento aglutinador de las veredas la estructura de las cuencas. Creando una solidez en los aspectos social, económico, cultural, de tal forma que se pueda a partir de estas fortalezas generar hacia los centros poblados un sistema o red que dinamice la zona rural.

3.1.6.2 Componentes del sistema de Asentamientos:

El sistema de asentamientos está compuesto por:

- a. La cabecera municipal: Que se comporta como la ciudad central, que concentra los servicios y actividades productivas y comerciales en la isla de Cascajal. Centro de Ciuadd.- .
- b. Los centros poblados Principales. Identificación:
 - b1. Juanchaco/Ladrilleros –
 - b2. Puerto Pizaro.
 - b3. Bajo Calima
 - b4. Zabaletas
 - b5. Cisneros
 - b6. Pital
 - b7. Silva
 - b8. San Antonio
 - b9. Puerto Merizalde
 - b10. La Concepción
 - b11. Base Naval de Málaga.
- C. Los Centros Poblados Secundarios son:
 - c1. Juntas.
 - c2. San marcos
 - c3. San francisco
 - c4. El Barranco
 - c5. Agua clara
 - c6. Taparal
 - c7. Santa Ana
 - c8. La Playita
 - c9. Papayal
 - c10. La Bocana
 - c11. Córdoba
 - c12. Zaragoza
 - c13. La Delfina
 - c14. Triana.

3. Un contexto urbano: Existe una concentración de servicios, actividades productivas y comerciales en la isla de Cascajal – centro de la ciudad -, se propone una descentralización de servicios, con la generación de nuevos epicentros o polos de desarrollo, que potenciarán nuevas actividades productivas y sistemas de interconexión múltiple, teniendo como epicentro el centro de distribución logística.

Se proponen dos centros alternos al actual, y unos centros de atención básica por comunas.

3.1.7 INSTRUMENTOS DE GESTIÓN, INTERVENCIÓN FINANCIEROS.

3.1.7.1 Definición:

Los instrumentos de gestión son el conjunto de métodos y procedimientos de carácter administrativo, financiero y de gestión del suelo que se utilizan para poner en marcha los Planes de Ordenamiento Territorial y asegurar su implementación. De acuerdo con la ley 388/97, se agrupan de la siguiente manera:

- 1 Instrumentos para movilizar la oferta.
- 2 Instrumentos de planificación complementaria.
- 3 Financieros
- 4 Instrumentos para la gestión asociada.

- 5 Instrumentos de financiamiento del ordenamiento territorial.
- 6 Instrumentos de monitoreo del mercado inmobiliario.
- 7 Instrumentos de seguimiento y control del POT.

3.1.7.2 Instrumentos para aumentar o movilizar la oferta

Son aquellos que permiten vincular a los agentes privados y comunitarios en la gestión de proyectos. La Administración Municipal facilita las actividades de estos agentes velando por el interés general. Dichos instrumentos son:

- a) Enajenación Voluntaria: Proceso de adquisición de muebles inmuebles declarados de utilidad pública o interés social por parte de la Administración Municipal, La Gobernación Departamental y el Gobierno Nacional
- b) Enajenación Forzosa: Imposición de las autoridades a vender el predio en pública subasta no por haber cumplido la función social de la propiedad de acuerdo con lo establecido por el Plan de Ordenamiento Territorial y las normas urbanas.
- c) Expropiación Judicial: Habilita a la Administración Municipal, Gobernación Departamental y Gobierno nacional para la adquisición de bienes inmuebles cuando no se llega a acuerdos formales para la enajenación voluntaria.
- d) Expropiación Administrativa: Es un mecanismo de adquisición de inmuebles cuando a juicio de la Autoridad Administrativa existan condiciones de urgencia y su finalidad corresponda a (Averiguar el literal a-m del Artículo 5º. De la ley 388)
- e) Declaratoria de Desarrollo y Construcción Prioritarios: Este es un mecanismo que obliga a los propietarios de terrenos sin desarrollar, a emprender su construcción (lotes de engorde)

3.1.7.3 Instrumentos para desarrollar proyectos estratégicos

- a) Derecho de Preferencia: Cuando se presenta un caso de enajenación voluntaria o expropiación de cara a programas de renovación, el precio indemnizatorio deberá pagarse mediante la permuta con muebles resultantes del proyecto o derechos de edificabilidad, participando como socio del mismo.
- b) Enajenación voluntaria: Proceso de adquisición de muebles inmuebles declarados de utilidad pública o interés social por parte de la Administración Municipal, La Gobernación Departamental y el Gobierno Nacional
- c) Expropiación Judicial: Habilita a la Administración Municipal, Gobernación Departamental y Gobierno nacional para la adquisición de bienes inmuebles cuando no se llega a acuerdos formales para la enajenación voluntaria.
- d) Expropiación Administrativa: Es un mecanismo de adquisición de inmuebles cuando a juicio de la Autoridad Administrativa existan condiciones de urgencia y su finalidad corresponda a (Averiguar el literal a-m del Artículo 5º. De la ley 388)
- e) Transferencia de Derechos: Es el mecanismo por el cual se compensa al poseedor por el tratamiento de conservación impuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial a los planes parciales. Esta compensación se acuerda por medio de Licencias y Derechos de Urbanización, Construcción o Parcelación
- f) Compensaciones: Este mecanismo permite compensar a los propietarios de terrenos o inmuebles que por la decisión del Plan de Ordenamiento Territorial o de Planes Parciales, sean declarados como de Conservación Histórica o Ambiental.

3.1.7.4 Instrumentos de Planificación Complementaria

Son aquellos que permiten complementar las decisiones de planificación adoptadas en los Planes de Ordenamiento Territorial y son los siguientes:

- a) Planes Parciales: Un plan parcial es una de las formas como se pueden reglamentar las normas contenidas en Plan de Ordenamiento Territorial. De conformidad con nuestro sistema jurídico, los acuerdos del Concejo Municipal se reglamentan mediante decretos del Alcalde. Entonces, y así lo dice la Ley 388 de 1997, el Plan Parcial se adopta por decreto. El Plan Parcial es un instrumento de planeamiento, mediante el cual se desarrollan o se reglamentan las normas previamente establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, para porciones determinadas del territorio.

La formalización de un Plan Parcial está sujeta a unos requisitos tanto de forma (procedimentales) como de fondo (contenido mínimo) diferentes de aquellos a los que por Ley se sujetan los demás tipos de reglamentaciones. El plan parcial como instrumento de planeamiento reglamentario del POT, es obligatorio para la incorporación a los usos urbanos y desarrollo urbanístico de todas las zonas de expansión, para áreas determinadas del suelo urbano y para todos los programas o proyectos que deban desarrollarse mediante Unidades de Actuación Urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales.

El Plan Parcial es el mecanismo que permitirá someter a una misma reglamentación y a un solo esquema de gestión, el desarrollo de considerables extensiones de terreno con el fin de poder ejecutar actuaciones urbanísticas integrales, capaces de absorber por si mismas los costos de la provisión e implementación de todos los elementos de equipamiento urbano necesarios para generar una buena calidad de vida urbana en el área objeto de intervención y un impacto sobre sus zonas de influencia.

- b) El Programa de Ejecución: Es el plan programático y obligatorio del Plan de Ordenamiento Territorial, en el cual se relacionan las obras previstas sobre el territorio durante la vigencia del período de cada administración Municipal o distrital en concordancia con el Plan de Desarrollo señalado y en el que se indican los proyectos prioritarios, la programación de actividades, las entidades responsables, los recursos respectivos y las fuentes de financiación.
- c) Los Decretos Reglamentarios: Son instrumentos de regulación para definir el tratamiento físico de un sector de la ciudad, ya que existen actividades susceptibles de ser realizadas en inmuebles localizados en suelo urbano que por disposición legal requieren de una licencia como condición previa a su ejecución. Sería el caso de la construcción de un edificio para vivienda o para uso múltiple en un predio localizado en un sector desarrollado de la ciudad con acceso a todos los servicios públicos.

Obviamente esa actuación no podría someterse como condición previa adicional a la de la obtención de la licencia que autorice la ejecución, al engorroso trámite de aprobación y adopción de un plan parcial.

Pero además de las normas urbanísticas estructurales y generales del Plan de Ordenamiento Territorial, deben existir las normas urbanísticas específicas con base en las cuales la autoridad pública competente pueda estudiar y si es del caso expedir las licencias que autoricen ejecutar la actuación urbanística en concreto.

En términos generales podemos decir que la licencia es el acto formal de carácter particular mediante el cual la autoridad pública competente emite, a favor del interesado, la autorización para realizar una determinada actuación urbanística en un inmueble o grupo de inmuebles también determinado, con sujeción a unas condiciones y dentro de unos términos preestablecidos.

El artículo 99 de la Ley 388 de 1.997, en sus tres primeros numerales, al respecto establece lo relacionado con las licencias.

3.1.7.5 Instrumentos para la gestión asociada

Son aquellos que permiten la planificación y gestión asociada de una determinada zona del suelo urbano o de expansión, asegurando el reparto equitativo de las cargas y beneficios. En este grupo se encuentran:

Unidades de Actuación Urbanística:

Son instrumentos de actuación todos los medios que permitan a la administración pública realizar o promover la realización efectiva de actuaciones urbanísticas públicas, privadas o mixtas, en desarrollo de las políticas, estrategias y normas previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo desarrollen.

De conformidad con la Ley 388 de 1.997, son actuaciones urbanísticas la parcelación, la urbanización y la edificación de inmuebles.

Parcelar es, según la definición del diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, "dividir una finca grande para venderla o arrendarla en porciones más pequeñas". En la práctica, la expresión se utiliza para hacer referencia a la división material y jurídica de predios rústicos o rurales.

La urbanización es el conjunto de acciones necesarias para dotar de infraestructura vial, de servicios públicos básicos y de elementos de equipamiento colectivo a una porción determinada del territorio, generando para esa zona la determinación total tanto de las áreas de uso público como de las útiles aptas para la explotación privada o para la construcción de edificaciones destinadas a los usos permitidos por las Leyes y por las normas y reglamentaciones urbanísticas vigentes.

La edificación es el conjunto de acciones necesarias para construir o levantar en al área útil de un predio determinado, previamente urbanizado, un edificio o conjunto de edificios apto para algún uso específico conforme a las normas y reglamentaciones urbanísticas vigentes.

- a) El reajuste de tierras: La Ley también establece que desarrollo de las unidades de actuación implica la gestión asociada de los propietarios de los predios que conforman su superficie, mediante sistemas de reajuste de tierras o integración inmobiliaria o cooperación, según lo determine el correspondiente plan parcial.
- b) La Integración inmobiliaria: En principio podemos afirmar que la integración inmobiliaria es la misma institución del reajuste de tierras pero aplicable no a terrenos sino a inmuebles en general.
- c) La cooperación entre partícipes: El artículo 47 de la Ley 388 establece lo siguiente: "Cuando para el desarrollo de una unidad de actuación urbanística no se requiera una nueva configuración predial de su superficie y las cargas y beneficios de su desarrollo puedan ser repartidos en forma equitativa entre sus propietarios, la ejecución podrá adelantarse a través de sistemas de cooperación entre los partícipes, siempre y cuando se garantice la cesión de los terrenos y el costeo de las obras de urbanización correspondientes, de conformidad con lo definido en el plan parcial, todo lo cual requerirá la previa aprobación de las autoridades de planeación.

La distribución equitativa de las cargas y beneficios se podrá realizar mediante compensaciones en dinero, intensidades de uso en proporción a las cesiones y participación en las demás cargas o transferencias de derechos de desarrollo y construcción, según lo determine el plan parcial correspondiente.

Los propietarios de los predios que conforman la unidad de actuación urbanística deberán constituir una entidad gestora que garantice el desarrollo conjunto de la unidad. En todo caso los predios que la conforman estarán afectados al cumplimiento de las cargas y al pago de los gastos de urbanización en los términos establecidos en la presente Ley".

3.1.7.6 Instrumentos de financiamiento del ordenamiento territorial

Son instrumentos de financiación del ordenamiento territorial todos los medios que le permitan a las entidades municipales competentes obtener los recursos necesarios para ejecutar las actuaciones urbanísticas y los programas, los proyectos o las obras de urbanismo o de edificación que les compete.

Son instrumentos de financiación, entre otros, la participación en la plusvalía, la contribución de valorización, la emisión de títulos representativos de derechos de desarrollo y construcción, los pagarés de reforma urbana, los beneficios resultantes de la participación en proyectos de gestión asociada de carácter pública o mixta, etc. Entre estos instrumentos se encuentran Finanzas Propias, Valorización por beneficio perimetral, Valorización por beneficio local y Participación en la plusvalía

3.1.7.7 Instrumentos para el monitoreo del mercado inmobiliario

Es un instrumento que permite estudiar la oferta y la demanda de inmuebles para venta o alquiler y valores catastrales para hacer el seguimiento de las decisiones adoptadas en el plan y documentar con información objetiva la formulación de planes de desarrollo y futuros planes de ordenamiento, entre , los que se encuentran el Sistema de Monitoreo, el Expediente Urbano y el Sistema de Evaluación del Impacto ambiental.

3.1.7.8 Instrumentos para el seguimiento y control del POT.

Son aquellos instrumentos que permiten realizar un monitoreo permanente a la implementación de las decisiones de planificación adoptadas por el POT y medir el impacto y los resultados de los proyectos estratégicos definidos. En este campo es fundamental conformar y poner en operación las instancias de participación tales como El Consejo Consultivo de Ordenamiento Territorial y las Veedurías Ciudadanas.

3.1.8 EL PROGRAMA DE EJECUCIÓN.

El programa de ejecución define, con carácter obligatorio, las actuaciones urbanísticas y las operaciones urbanas específicas contenidas en este plan de ordenamiento territorial, que la administración municipal de turno se obliga a ejecutar hasta la terminación de su período constitucional.

La adopción del programa de ejecución es de competencia del concejo municipal de Buenaventura.

El programa de ejecución se ajustará a lo previsto en el respectivo plan de desarrollo, señalando las prioridades, la programación de actividades, las entidades responsables y los recursos respectivos.

Dicho programa se integrará al plan de inversiones de tal manera que conjuntamente con este, sea puesto a consideración del Concejo Municipal de Buenaventura..

El contenido mínimo del programa de ejecución será lo siguiente:

- 1 Los programas y proyectos u obras de infraestructura vial
- 2 Los programas y proyectos u obras de infraestructura de transporte.
- 3 Los programas y proyectos u obras de redes matrices de servicios públicos domiciliarios.
4. La localización de los predios para la ejecución de programas y proyectos urbanísticos que contemplen la provisión de vivienda de interés social y los instrumentos para la ejecución pública, privada o mixta de dichos programas y proyectos.
5. La determinación de los inmuebles y terrenos cuyo desarrollo y/o construcción se declare como prioritarios.

De acuerdo a la ley 388, de 1997, se debe espacializar la inversión de la administración actual. La localización de las zonas generadoras de plusvalía, la localización de los programas de vivienda de interés social y prioritaria, o las áreas de desarrollo o construcción prioritaria.

Las áreas objeto de la generación de plusvalía le corresponden al municipio de Buenaventura acogerse a las disposiciones que sobre esta materia estipula la ley 388.

3.2 COMPONENTE URBANO

3.2.1. SUELO URBANO

El suelo urbano está constituido por las áreas destinadas a usos urbanos, cuyo destino corresponde a la vida en comunidad, con alta densidad e intensa interacción y disponibilidad de todos los servicios públicos. El suelo urbano en el municipio de Buenaventura, cumple un rol importante no solo a nivel municipal sino regional, nacional e internacional.

En el suelo urbano se concentra el mayor porcentaje de habitantes del municipio y cumple la función de principal núcleo político-administrativo, de servicios, de intercambio, de puertos, siendo su ordenamiento territorial una oportunidad para mejorar las condiciones de vida de los habitantes del municipio, articular y mejorar la prestación de servicios a la región y convirtiéndose en una gran oportunidad para Colombia en la Cuenca del Pacífico.

El ordenamiento territorial del municipio de Buenaventura se guiará por un sistema complejo que consolide la estructura compuesta por los sistemas generales que se organizan en todo el territorio donde se pueden articular las diferentes áreas del suelo, cuyas características urbanas y funcionales las convierten en zonas indispensables para el funcionamiento del municipio y para la prestación de servicios portuarios para el País y el mundo, donde todo esto debe estar conjugado de manera armónica con el sistema ambiental.

De acuerdo a la visión definida para el municipio de Buenaventura de ser un municipio- región, unido y en paz, que revive la convivencia pacífica y feliz, eje del desarrollo regional, que aprovecha las condiciones naturales, de biodiversidad, de biotecnología y geoestratégicas, y que potencia para el beneficio de los Bonaverenses su condición de ser una ciudad con puertos; en donde se respeta la opinión ajena y diferente, en donde se hacen realidad las ideas y proyectos colectivos para el

desarrollo general, se fortalece la identidad cultural del Pacífico, se garantizan los derechos humanos y reivindicaciones étnicas y territoriales y se desarrolla en armonía y equilibrio la zona rural y urbana.

Para esto el suelo urbano debe cumplir una función que consolide la visión propuesta por los Bonaverenses de fortalecer las diversas opciones de desarrollo, que propendan por la unidad territorial, por la unidad en la gestión y por el liderazgo del desarrollo regional.

Articulando así la misión, la visión y el Pacto Colectivo, tanto para el suelo urbano como el suelo rural, constituyéndose en instrumentos estratégicos de acuerdo entre las comunidades, la clase política, los líderes, el sector privado, los gremios, los sectores religiosos y la administración municipal y una herramienta de carácter político que recoge los intereses de los Bonaverenses para los futuros acuerdos a gestionarse en el ámbito del Departamento del Valle, la Nación, Internacional y con los próximos gobiernos de Buenaventura. Entendiéndose como un proceso continuo de acción, de compromisos y de gestión que supere la fase de formulación del Ordenamiento Territorial y asegure el alcance de las políticas, principios, objetivos y estrategias para el desarrollo municipal en un horizonte no inferior a dieciséis años.(2016)

3.2.2. POLITICAS, OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y ACCIONES PARA EL MEDIANO Y CORTO PLAZO.

Dentro de las políticas generales para el ordenamiento territorial del suelo urbano y del suelo de expansión y suburbano para el municipio de Buenaventura están :

Consolidar a la ciudad actual, antes que promover ciudades alternas que repitan los esquemas que originaron los problemas de la actual Buenaventura.

Articular armónica y eficiente la ciudad con los puertos y con las zonas especiales destinadas para la exportación. Lograr espacialmente que la designación de Buenaventura como Zona Económica Especial de Exportación genere procesos de integración, de la ciudad con su zona rural y del municipio con las dos regiones a las cuales pertenece: la del Pacífico y la del Occidente.

Consolidar una red articulada y jerarquizada de equipamientos e infraestructuras para la ciudad, el municipio y la región. Esta red fortalecerá el sistema de asentamientos y ayudará en el mejoramiento de la calidad de los servicios sociales, públicos y administrativos del municipio, que permitan el acceso de todos los ciudadanos Bonaverenses, de los de la región del Pacífico y los internacionales que se requieran.

Generar asentamientos integrados y en respeto con el medio ambiente. Los asentamientos de Buenaventura responderán a criterios sostenibles, de respeto por la diversidad y la cultura. Integrados con el medio natural a través de espacios públicos para el disfrute de los ciudadanos.

Consolidar la estructura de la ciudad como eje articulador de las regiones y del país con la Cuenca del Pacífico. La estructura de la ciudad debe garantizar una cohesión con la zona rural y el Pacífico y su integración unificada con el país y el mundo. Para ello, se requieren acciones de transformación, complementariedad y desarrollo articulado con los centros poblados del municipio, los centros urbanos del Pacífico y del Valle.

Se debe entonces, disponer de una estructura funcional de municipio y ciudad, que apoye la vida feliz en toda la extensión del territorio municipal, su productividad, el ejercicio de la democracia, la armonía, la rectitud y la paz.

3.2.3. OBJETIVOS GENERALES

Dentro de los objetivos generales que se formulan para alcanzar en el mediano y corto plazo , un suelo urbano , suburbano y de expansión, ordenado y que responda a las políticas generales del ordenamiento territorial del municipio de Buenaventura están:

Posicionar a Buenaventura como el principal centro de desarrollo de la Costa Pacífica Colombiana y lugar de encuentro del país y la región del occidente, con la Cuenca del Pacífico y del mundo.

Lograr un territorio articulado, ordenado en su conformación urbana, coherente a las condiciones físicas y ambientales, donde se consolide la visión de futuro colectiva y concertada, para convocar a los diferentes actores a un compromiso y la planificación a largo plazo que integre los intereses nacionales, regionales, departamentales y locales.

Buenaventura debe fortalecer su vocación regional de polo de servicios, ampliando su cobertura a nivel del departamento del Valle y fortaleciendo su relación con municipios del Pacífico. En cuanto a Servicios educativos, de salud, culturales, recreativos, comerciales, y de investigación, deben tener como epicentro el Municipio de Buenaventura.

Fortalecer las diversas opciones de desarrollo con criterios de sostenibilidad que garantice la equidad en el nivel de oportunidades de la población y la equidad de género.

Alcanzar una economía local generando cadenas productivas propias, aprovechando la condición de ser un puerto de servicios regionales e internacionales para desarrollar actividades industriales y manufactureras complementarias, para disminuir el alto índice de desempleo que se presenta en el municipio.

Aprovechar el recurso humano para el desarrollo de la ciencia y tecnología, preservar la diversidad étnica y cultural, e impulsar y fomentar el deporte de competitividad regional, nacional e internacional.

Buenaventura deberá promover procesos de investigación y estudio de opciones de negocios internacionales, producción de mercados verdes, etc., que le permitan, conjuntamente con los demás municipios del Pacífico Biogeográfico y las gobernaciones respectivas, gestionar el bienestar de sus habitantes.

Aprovechar mediante programas educativos la potencialidad cultural como factor de desarrollo, para mejorar las condiciones de vida de los habitantes, la convivencia ciudadana, rescatar los valores éticos y morales para lograr una identidad colectiva y de construcción de un proyecto colectivo.

El municipio de Buenaventura deberá propender por el sostenimiento de sus habitantes , ofreciendo alternativas a la comunidad que encuentre la satisfacción de sus necesidades dando respuesta a las condiciones socioeconómicas que son prioritarias, para velar por sus condiciones adecuadas de habitabilidad y permanencia en este municipio.

Adecuar el planeamiento urbanístico para resolver y articular la solución a parte de los problemas rurales en armonía con las diferentes políticas rurales del territorio y de las comunidades que allí se asientan.

Direccionar la localización de aglomeraciones de empresas industriales y de servicios en parques empresariales estratégicamente ubicados en concordancia con el desarrollo urbano del municipio.

Velar por el perfeccionamiento y racionalidad en la inversión pública y privada en el territorio urbano .

Hacer cumplir la legislación y normatividad urbanística por parte de la Administración Municipal y su oficina de Planeación, las cuales deberán contar con los recursos necesarios y los medios adecuados para esto.

La administración municipal deberá tener voluntad política, reflejada en programas y acciones que se deben emprender para conseguir los objetivos perseguidos.

Para mejorar los efectos urbanísticos municipales se recomienda el fortalecimiento de un sistema de planificación comunitario que funcionará en la totalidad del territorio, logrando una coordinación que permita avanzar rápidamente en la solución de problemas urbanos y rurales iniciando desde la unidad de la problemática, estas organizaciones deben ser sencillas y flexibles para mejorar la capacidad de gestión municipal.

Delimitar las áreas de expansión de tierras urbanizables para atender la demanda de vivienda de interés social.

Dotar las áreas residenciales con los servicios institucionales, recreativos, educativos, salud, deportivos, culturales y administrativos requeridos para el buen funcionamiento de las mismas.

3.2.4 . ACCIONES Y PROGRAMAS

REUBICACIÓN DE ASENTAMIENTOS. Reubicación de comunidades sobre las que se ciernen graves riesgos, en especial aquellos asentamientos humanos situados en el plano de riesgos levantado por la administración y que hace parte del presente Acuerdo, en cumplimiento de lo ordenado por el artículo 56 de la ley 9° de 1989 y los que determine el Comité de Prevención y Atención de Desastres del Municipio de Buenaventura.

RESERVA DE TIERRAS URBANIZABLES. Reserva de tierras urbanizables para atender la demanda de vivienda de interés social, en áreas previstas para la actividad residencial.

CONSOLIDACIÓN DE SECTORES. Consolidación de las áreas residenciales en usos de vivienda y usos distintos del mismo, siempre que éstos sean calificables de complementarios y solo excepcionalmente en usos compatibles.

DOTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y SOCIALES. Dotación de las áreas residenciales con los servicios institucionales, educativos, médicos, culturales y administrativos requeridos para el buen funcionamiento de las mismas y conservación del uso institucional como tal en los predios y edificaciones donde se presenta en la actualidad.

POTENCIAL INDUSTRIAL Y COMERCIAL. Promoción del potencial industrial y comercial del municipio y fortalecimiento de las fuentes de trabajo consolidadas, mediante el fomento a las actividades de construcción de espacios y edificios adecuados.

DELIMITACIÓN DE ÁREAS EXPUESTAS A AMENAZAS Y RIESGOS NATURALES. Dentro de las áreas urbanas del municipio de Buenaventura, delimitar las áreas expuestas a amenazas y riesgos naturales.

DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN. Dentro del área urbana del municipio de Buenaventura, delimitar áreas de conservación y protección de los recursos naturales, paisajístico y de los conjuntos urbanos, históricos y culturales.

3.2.5. EL MODELO TERRITORIAL URBANO

ESTRATEGIAS DE CRECIMIENTO Y ORDENAMIENTO DEL SUELO URBANO DE BUENAVENTURA.

La estructura del modelo territorial urbano deberá responder a las políticas del componente general y la articulación con el suelo rural. El territorio urbano se conforma de áreas estratégicas que guiarán el crecimiento y reordenamiento de la ciudad de Buenaventura que están incluidas dentro de las zonas para el manejo de los usos del suelo municipal estos, se reorganizarán a través de ejes estructurantes para lograr una desconcentración de servicios, actividades productivas y comerciales en la isla de Cascajal – centro de la ciudad -, para esto se propone una descentralización de servicios, con la generación de nuevos epicentros o polos de desarrollo, que potenciarán nuevas actividades productivas y sistemas de interconexión múltiple en el territorio urbano.

Para que este modelo territorial cumpla las políticas y objetivos trazados deberá desarrollar las estrategias de crecimiento y reordenamiento de la ciudad de la siguiente manera:

1.Consolidar las siguientes áreas estratégicas para el desarrollo urbano de la ciudad de Buenaventura, mediante la realización e implementación de estudios:

-Centros de desarrollo productivo alternativos- zona económica especial de exportación-(ZEEE) : Biodiversidad, pesca, turismo, madera , biotecnológica , deporte , comercio y servicios regionales
-Ciudad con puertos : Puertos marítimos de comercio internacional, puertos regionales, de comercio y servicios , puerto maderero , puertos pesqueros , puertos turísticos , antepuerto y centro de transporte multimodal.

-Espacio Público para el disfrute de los bonaverenses : Corredores y parques ecológicos, recreación, cultura y deportes

-Ciudad Sana y Ecológica : En cuanto a salud, educación, convivencia ciudadana, saneamiento básico, prevención de desastres, vivienda y medio ambiente.

-Sistema de Transporte Multimodal : Transporte de carga, transporte interno, transporte fluvial, transporte férreo y transporte aéreo.

2.Delimitar el perímetro urbano de acuerdo al perímetro de servicios públicos y definir el perímetro del suelo suburbano y áreas de expansión.

3.Definir los siguientes ejes como componentes y estructurantes del modelo territorial para articular y lograr que el sistema complejo de la cabecera municipal (suelo urbano) funcione armónicamente, sustentablemente y competitivamente:

-Las Áreas de Conservación y Protección de la Ecología y Medio Ambiente.

-Las Áreas expuestas a amenazas y riesgos

-La infraestructura para vías y transporte

-Las redes de servicios públicos

-El sistema de espacios públicos

-El sistema de equipamientos de servicios sociales y básicos

-La vivienda de interés social

- La zonificación y adopción de los usos del suelo urbano
- Centros alternativos de desarrollo económico

4. Establecer políticas, objetivos , estrategias y acciones para los ejes estructurantes con el objeto de mejorar la calidad de vida de los habitantes y propender por un territorio urbano eficiente y sostenible.

5. Implementar otras centralidades de servicios regionales e internacionales, con buenas condiciones de carácter competitivo para subsanar la deficiencia en equipamientos de servicios sociales y públicos tanto de escala municipal como regional e internacional, que serán centros alternos al actual y articulados con los centros de atención básica por cada comuna definida (Son 14 Comunas)

6. Conservar el patrimonio ambiental del territorio urbano como elemento articulador de la identidad de la región Pacífica, para garantizar y potenciar la identidad regional con los municipios de la región del Pacífico biogeográfico y su inserción colectiva en la economía mundial.

3.2.5.1 Ejes Estructurantes del Modelo Territorial Urbano

1. –POLÍTICA PARA LAS ÁREAS DE CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DE LA ECOLOGÍA, EL MEDIO AMBIENTE Y DE CONJUNTOS URBANOS HISTÓRICOS Y CULTURALES (PATRIMONIO)

Imagen ambiental deseada:

"Buenaventura es una ciudad amable, limpia, que mejora en su seguridad y el control de la contaminación, mediante una cultura ciudadana que permite la integración social, la sostenibilidad de la actividad económica y la preservación de su riqueza natural y cultural".
Conservar el patrimonio ambiental del territorio urbano como elemento articulador de la identidad de la región pacífica, para garantizar y potenciar la identidad regional con los municipios de la región del pacífico biogeográfico y su inserción colectiva en la economía mundial.

Potenciar en beneficio de la población local la posición geoestratégica, donde se cuenta con buenos recursos de biodiversidad de los mayores del mundo, para disminuir las condiciones de pobreza.

Definir áreas de protección para velar por la conservación del patrimonio urbano, histórico, arquitectónico, ambiental y cultural del municipio de Buenaventura.

Objetivo estratégico que surge del proyecto PAAL es:

"Hacer de Buenaventura un modelo de ciudad costera sostenible y concertada fundamentada en cambios culturales que faciliten su gobernabilidad ambiental y competitividad".

Objetivos Específicos

Mejorar la gestión ambiental local, adecuando la infraestructura y equipos de la administración municipal de manera acorde al municipio con unas características potenciales de situaciones a resolver en la ciudad.

Lograr mediante convenios una integración entre instituciones, la comunidad, el sector privado para adelantar programas y proyectos ambientales en el municipio, realizar controles efectivos ambientales, de ocupación del suelo y del espacio público.

Propender por la conservación de los manglares, zonas de protección de quebradas y esteros, mediante políticas para áreas restringidas de protección, para no ser ocupadas ni utilizadas en actividades diferentes al de mantener su estado natural como riqueza ambiental del municipio, el país y el mundo, las cuales no podrán ser reemplazadas por ningún tipo de actividad, ni vivienda, muelles privados, etc.

Hacer de la conservación de la Biodiversidad una fortaleza étnico, cultural y productiva; considerando y actuando en cuanto a las potencialidades y oportunidades de la biodiversidad del Pacífico considerada "el oro verde" del futuro.

Aprovechar las diversas opciones de desarrollo que brinda las condiciones naturales de biodiversidad, biotecnología y geoestratégicas de Buenaventura.

Construir un territorio urbano en equilibrio con el ambiente, dinámico, funcional, cuyo crecimiento sea ordenado.

Aprovechar las oportunidades y potencialidades de los recursos que brinda las altas condiciones naturales de biodiversidad y biotecnología en beneficio del municipio.

Promover soluciones viables, creativas y sostenibles para los problemas sociales y ambientales del municipio.

Controlar la degradación ambiental y el uso inadecuado del suelo y los recursos naturales.

Controlar los diversos emisores de contaminación tanto del aire, aguas superficiales, la bahía y el ruido.

Aumentar la oferta ambiental, los espacios verdes de recreación y la educación ambiental, elevando la calidad de vida , articulando la estructura ambiental tanto física y funcionalmente.

Integrar el capital humano, social y recursos (legales, financieros, operativos) con miras a potenciar y operar el sistema ambiental local que fortalezca e integre acciones institucionales en función de una mejor calidad ambiental urbana.

Promover una cultura respetuosa del ambiente y de la ciudad como construcción social y bien publico, generando cambios en los valores ciudadanos y colectivos.

Disminuir los actuales niveles de contaminación propiciando acciones para su manejo control y prevención .

Estrategias

Implementar las propuestas inmersas en el Plan de Accion Ambiental local PAAL, realizado para la ciudad de Buenaventura formulado con la participación de actores sociales.

Definir según el estudio de amenazas realizado las siguientes franjas de protección :

Franja mínima de protección por máximo nivel de mareas. Es una franja no inferior a 50 m, paralela a la línea de máximo de mareas que para el caso de Buenaventura se ubican en los 5 metros sobre el Cero (0.0) de referencia del Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Franja mínima de protección de ríos, quebradas y arroyos, permanentes o no. Franjas de 30 metros a lado y lado de los drenajes a partir de la cartografía digital disponible (Plano del Plan Maestro de Alcantarillado de 1994).

Estas dos franjas se presentan conforme lo dispuesto en los Decretos 2811 de 1974 y 1449 de 1977.

Franjas de afectación por vía nacional, línea férrea y líneas de alta tensión. 15 metros a lado y lado del eje de la Carretera Simón Bolívar; 20 metros a ambos lados de la línea férrea y una de 20 metros con centro en el eje de líneas de alta tensión (Decreto Departamental No. 1409 de 1985).

Áreas de afectación por depósitos de combustibles.

El Decreto 283 de 1990 establece que no se podrán adelantar proyectos de alta densidad poblacional como templos, escuelas, hospitales, bibliotecas, edificios multifamiliares, teatros, etc., a menos de 100 m de las plantas de abastecimiento de combustibles. En el mapa se ilustran distancias de 30 m de afectación para usos urbanísticos comunes y de 100 m para proyectos o instalaciones de alta densidad poblacional.

Se deberá hacer respetar en la práctica las áreas y franjas de protección y afectación de no hacerse esto contribuye a aumentar los riesgos por inundaciones (mar, esteros y quebradas), por accidentes (vía Simón Bolívar y Férrea) y por escapes, explosiones o afectación por cargas electromagnéticas.

Determinar mediante un estudio los inmuebles y muebles que cuentan con valor histórico y arquitectónico del municipio.

Definir las áreas de patrimonio ambiental del municipio y sus normas de conservación, estas se relacionan en el capítulo de tratamientos en los usos del suelo de conservación.

Recuperar y mantener los sectores que representan un valor histórico en el desarrollo urbano teniendo en cuenta la ubicación y la importancia ambiental y paisajística. (La isla de Leoncico, el estero El Pinal, el estero Aguacatico, el estero Aguacate, el estero de San Antonio, Islalba, el estero Hondo, el estero Amazonas, el estero El Pailón, la bahía de Buenaventura).

Preservar mediante proyectos educativos las diferentes culturas que hacen parte de un patrimonio cultural en el municipio.

Acciones

Preservar y hacer cumplir las normas de monumentos nacionales que se aplican a las edificaciones declaradas como monumentos nacionales en la ciudad de Buenaventura: El Hotel Estación.

Definir mediante estudios el valor arquitectónico y las condiciones de adecuación y tratamiento para los siguientes inmuebles: El edificio de la antigua estación del ferrocarril, el edificio del Banco de la República, La Catedral Central, el Hotel Isla Cascajal, el Gran Hotel, la antigua Galería.

Disminución mediante programas y proyectos los niveles de contaminación del aire por partículas y ruidos sobre la única vía de acceso a la ciudad y al puerto.

Fomentar actividades productivas para el mejoramiento ambiental que garantice la generación de nuevas fuentes de empleo.

Realizar un estudio para implementar medidas especiales y rígidas sobre los productos contaminantes y tóxicos que se transportan por la ciudad, evitando riesgos mayores a la población, no solo del municipio sino las zonas por donde transitan estos productos.

Garantizar las acciones en búsqueda de financiación para los procesos de difusión en la gestión ambiental urbana, su operación y cometido político incluidos en el PAAL.

El objetivo general del PAAL es:

Las estrategias estructuradas en el PAAL y orientadas a lograr la modificación de las actuales condiciones ambientales para su mejoramiento como el logro de un patrón sostenible de desarrollo ambiental, bajo criterios razonables, a CORDES con el medio, la cultura y los recursos disponibles que respondan a las acciones concretas y realistas que son, las cuatro (4) áreas estratégicas o

temas prioritarios macros para abordar de manera integral la problemática ambiental urbana de la ciudad, estos recogen por un lado las categorías inmersas en la imagen – objetivo de ciudad – seguridad, control de la contaminación, cultura ciudadana, sostenibilidad, riqueza natural y cultural-, y el conjunto de indicadores que operacionalizan el objetivo estratégico del PAAL –cambio cultural, gobernabilidad, competitividad .

El Plan de Acción Ambiental Local – PAAL, contribuye a reforzar la gestión dentro de la cual se coordinarán, implementarán y evaluarán las actividades necesarias y define instrucciones que orientan el cumplimiento de metas concretas en concordancia con las estrategias identificadas por el consenso local dentro del propósito de mejorar la calidad ambiental urbana del municipio de Buenaventura en el corto, mediano y largo plazo, como son: a) Administración Eficiente del Ambiente, b) Fortalecimiento de la Cultura Ciudadana y Ambiental, c) Control y Prevención de la Contaminación y, c) Mejor Seguridad Física y Ciudadana

Para alcanzar los objetivos de un desarrollo urbano sostenible en el Municipio de Buenaventura es indispensable que se de una verdadera coordinación entre las instancias nacionales y el gobierno de la ciudad mediante acuerdos que respeten la autonomía territorial, tanto como la incorporación en las acciones sectoriales urbanas de criterios ambientales que permitan un desarrollo armónico con la naturaleza, la economía y la realidad socioeconómica y cultura de sus habitantes, que los motive hacia su participación en la toma de decisiones y en las acciones resultantes concertadas.

Areas estratégicas definidas por el PAAL y objetivos.

AREA ESTRATEGICA	OBJETIVO
ADMINISTRACION EFICIENTE DEL AMBIENTE	Integrar capital humano, social y recursos (legales, financieros y operativos) con miras a potenciar y operar el sistema ambiental local, que fortalezca e integre las acciones institucionales en función de una mejor calidad ambiental urbana.
FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA CIUDADANA Y AMBIENTAL	Promover una cultura respetuosa del ambiente y de la ciudad como construcción social y bien público promoviendo cambios en los valores ciudadanos y colectivos.
CONTROL Y PREVENCION DE LA CONTAMINACION	Generar un sistema para el manejo integral de los residuos sólidos e impulsar entre el sector productivo acciones de mejoramiento ambiental en los procesos productivos y en el entorno inmediato de las empresas.
MEJOR SEGURIDAD FISICA Y CIUDADANA	Promover acciones encaminadas a brindar seguridad física a la ciudad y a la población.
AMBIENTE CON EMPLEO	Fomentar actividades productivas para el mejoramiento ambiental que a su vez generen nuevas fuentes de empleo

Se espera que con cada una de las áreas estrategias, sus programas y metas las cuales conforman el Plan de Acción, Buenaventura avance gradualmente en la medida de sus capacidades y recursos hacia el cumplimiento de la Política Urbana Nacional y el fortalecimiento de la gestión ambiental urbana, operando el objetivo estratégico del PAAL surgido del consenso como el primer paso para

consolidar la capacidad planificadora del municipio y el despegue hacia el desarrollo humano sostenible. En el Cuadro siguiente se presenta un resumen de PAAL, incluyendo las áreas, programas, líneas y metas.

Cuadro 2. Síntesis Del Plan De Acción Ambiental Local – PAAL, Adoptado En El P.O.T Del Municipio Buenaventura

AREA ESTRATEGICA/ OBJETIVO	PROGRAMAS / LINEAS DE ACCION	METAS DE LA ESTRATEGIA (RESUMEN)
<p>ADMINISTRACION EFICIENTE DEL AMBIENTE Integrar capital humano, social y recursos (legales, financieros y operativos) con miras a potenciar y operar el sistema ambiental local, que fortalezca e integre las acciones institucionales en función de una mejor calidad ambiental urbana.</p>	<p>LIDERAZGO AMBIENTAL LOCAL Modernización de la gestión ambiental. Diseñar e implementar un sistema de información y seguimiento a la gestión ambiental. Impulsar a adopción de instrumentos de apoyo para la gestión ambiental. Disminución del uso no sostenible del territorio.</p> <p>COMUNIDAD AMBIENTAL Promover procesos autónomos de participación socioambiental.</p>	<p>Conformar el sistema de gestión ambiental local que unifique la gestión de las instituciones que intervienen en la planeación y desarrollo ambiental a más tardar en el segundo semestre de año 2001 acompañado de un sistema de información ambiental y seguimiento que brinde información para facilitar la toma de decisiones Reestructurar la Subdirección de Gestión Ambiental en el corto plazo y garantizar el recurso humano. Conformación de los comités de veeduría ambiental en las 12 comunas Acuerdos entre los actores sociales y políticos para desincentivar la ocupación de zonas no aptas para los asentamientos. Formular un plan del espacio público. Fortalecer la participación de los actores locales en las instancias de participación</p>
<p>FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA CIUDADANA Y AMBIENTAL Promover una cultura respetuosa del ambiente y de la ciudad como construcción social y bien público promoviendo cambios en los valores ciudadanos y colectivos.</p>	<p>PATRIMONIO URBANO PARA TODOS Recuperar las áreas de interés ambiental y paisajístico y el patrimonio urbano e histórico local.</p> <p>DIFUSION DE VALORES CIUDADANOS Y AMBIENTALES Educar, informar, sensibilizar y concientizar para alcanzar una cultura ambiental más sólida. Consolidar las organizaciones ambientales.</p>	<p>Sensibilizar a la ciudadanía para la conservación y protección del patrimonio arquitectónico, histórico y natural. Recuperar y promocionar los sitios de interés ambiental y paisajístico. Diseñar un programa de incentivos socio-ambientales a nivel comunitario a través del intercambio de espacios limpios por inversión ambiental. Implementar un programa de educación continuada a realizarse durante el año 2.000 para el ejercicio del liderazgo ambiental. Fortalecer el curriculum en todos los niveles educativos creando una cátedra en gestión ambiental urbana que incorpore elementos de la realidad local.</p>
<p>CONTROL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN Generar un sistema para el manejo integral de los residuos sólidos e impulsar entre el sector productivo acciones de mejoramiento ambiental en sus procesos.</p>	<p>CIUDAD LIMPIA Manejo adecuado de los residuos. Promoción de la producción con tecnologías limpias.</p> <p>EVALUACION Y MONITOREO Consolidar el conocimiento sobre los procesos contaminantes en la ciudad. Adoptar un sistema para el control y monitoreo de la contaminación.</p>	<p>Impulsar la formulación e implementación de un plan para el manejo integral de los residuos (basuras). Promocionar el Convenio de producción limpia existente en el país. Sistematización de la información sobre estudios de contaminación realizados en la zona para establecer una línea base para futuras actuaciones. Diseño de indicadores para el control y monitoreo de la contaminación. Diseño de un plan de investigaciones para los próximos 10 años sobre la contaminación y su control.</p>
<p>MEJOR SEURIDAD FISICA Y CIUDADANA Promover acciones encaminadas a brindar seguridad física a la ciudad y a la población.</p>	<p>VIAS Y BARRIOS SEGUROS Seguridad vial y racionalización del servicio de transporte público. Disminución de factores de inseguridad ciudadana y protección de la vida humana.</p> <p>PREVENCIÓN DE RIESGOS Y MANEJO DE DESASTRES Prevención y atención de riesgos y desastres</p>	<p>Montaje de sistema de seguridad para la protección de la ciudadanía. Formular y difundir el Plan de Atención y Prevención de Desastres y consolidar el conocimiento sobre la vulnerabilidad de la ciudad y la población a la exposición de materias peligrosas para establecer planes de manejo. Impulsar la rectificación de los tendidos eléctricos peligrosos. Campañas para difundir y hacer cumplir las normas de tránsito Diseñar y redefinir nuevas rutas para el transporte público.</p>
<p>AMBIENTE CON EMPLEO Fomentar actividades productivas para el mejoramiento ambiental que a su vez generen nuevas fuentes de empleo</p>	<p>OPORTUNIDADES DE EMPLEO EN EL SECTOR AMBIENTAL Fomento a la creación y/o fortalecimiento de empresas comunitarias de servicios ambientales</p>	<p>Fortalecimiento organizativa y técnico empresarial a todas las empresas asociativas de reciclaje y otras existentes durante el año 2001 y 2002 Promover la creación de 12 empresas comunitarias para la prestación de servicios de aseo y mejoramiento ambiental entre los años 2001 y 2002. Impulsar el ecoturismo como una estrategia de desarrollo económico sostenible a nivel local Promover la zooturía de especies nativas.</p>

En el Cuadro 3, se presenta el área estratégica administración eficiente del ambiente con sus programas, proyectos y el plazo para su realización.

Cuadro 3. Area Estratégica: Administración Eficiente Del Ambiente

PROGRAMA	PROYECTOS	PERIODOS DE TIEMPO. PLAZO EN AÑOS		
		1-3	4-6	7-9
LIDERAZGO AMBIENTAL LOCAL	Creación del sistema de gestión ambiental municipal Subproyectos: Proyecto de acuerdo y convenios para fortalecer los instrumentos de gestión Sistema de información ambiental Seguimiento a la gestión			
	Reforma a la Subdirección de Gestión Ambiental			
	Conformación del cuerpo de policías bachilleres ambientales			
	Formulación del plan de espacio público			
COMUNIDAD AMBIENTAL	Capacitación en técnicas para la identificación y formulación de proyectos ambientales y gestión de recursos			
	Modelo piloto de gestión ambiental de la comuna 2			
	Manejo comunitario de abasto de agua en el sector Jesús Adolescente			
AMBIENTE CON EMPLEO	Programa de fomento para la creación de empresas de servicios ecoturísticos articuladas a la estrategia de desarrollo ecoturístico formulada por Plan Pacífico para el litoral vallecaucano.			
	Impulsar la creación de empresas comunitarias para la prestación de servicios ambientales en las áreas de aseo, reciclaje y manejo de zonas verdes.			
	Control y vigilancia de la reserva natural de los ríos San Cipriano y Escalarete			

En el Cuadro 4, se presenta el área estratégica fortalecimiento de la cultura ciudadana y ambiental con sus programas, proyectos y el plazo para su realización.

Cuadro 4. Área Estratégica: Fortalecimiento De La Cultura Ciudadana Y Ambiental

PROGRAMA	PROYECTOS	PERIODOS DE TIEMPO. PLAZO EN AÑOS		
		1-3	4-6	7-9
PATRIMONIO URBANO PARA TODOS	Mejoramiento del paisaje urbano en el área de la avenida Simón Bolívar			
	Programa de Educación y manejo ambiental del parque Nestor Urbano Tenorio			
	Programa de manejo de los sitios de importancia ambiental			
	Subproyectos:			
	Recuperación y mantenimiento manglar			
	Recuperación y mantenimiento de rondas de drenajes naturales			
	Recuperación y mantenimiento de esteros			
	Diseño de rutas paisajísticas			
	Campaña para la adopción por parte de empresas y comunidad de zonas verdes, parques y símbolos históricos			
	Mejoramiento del parque ecológico de la ciudad de Buenaventura			
DIFUSION DE VALORES CIUDADANOS Y AMBIENTALES	Cultura ambiental ciudadana para los sitios críticos de la ciudad: énfasis zonas palafíticas			
	Capacitación a estudiantes de bachillerato como facilitadores ambientales: Proyecto Hagámoslo y veras			
	Implementación de proyectos demostrativos participativos en galerías y sitios de			
	Diseño y promoción de la cátedra de gestión ambiental urbana			
	Posicionar una cultura ambiental con énfasis en la biodiversidad y el desarrollo sustentable en escuelas y colegios			
	Promoción de la alfabetización ambiental			
	Conformación de comités de veeduría ambiental			
	Educación ambiental radial para la gobernabilidad socioambiental			
	Señalización ambiental de la ciudad			
	Promoción radial de valores ambientales			
	Convenio entre Municipio y Ministerio de Educación para la ejecución de procesos de cualificación docente para la enseñanza ambiental con énfasis en medio ambiente urbano			
Proyecto demostrativo de escuela ambiental ciudadana				

En el Cuadro 5, se presenta el área estratégica control y prevención de la contaminación con sus programas, proyectos y el plazo para su realización.

Cuadro 5. Area Estratégica: Control Y Prevención De La Contaminación

PROGRAMA	PROYECTOS	PERIODOS DE TIEMPO. PLAZO EN AÑOS		
		1-3	4-6	7-9
CIUDAD LIMPIA	Difusión del convenio de producción de producción limpia entre el sector productivo			
	Plan integral de manejo de residuos sólidos Suproyectos: Fase 1: formulación del plan y definición de alternativas. Fase 2: operación			
	Control de la contaminación del sector productivo Manejo y control de la contaminación en empresas pesqueras Manejo y control de la contaminación en empresas de transporte marítimo de carga y pasajeros Manejo y control de la contaminación en empresas almacenadoras (o de depósito) Manejo y control de la contaminación en empresas madereras			
	EVALUACION Y MONITOREO			
	Monitoreo de la calidad del aire			
	Evaluación de la calidad del agua en las redes de distribución del acueducto			
	Programa de monitoreo de la contaminación de la bahía de Buenaventura			

En el Cuadro 6, se presenta el área estratégica mejor seguridad física y ciudadana ambiental con sus programas, proyectos y el plazo para su realización.

Cuadro 6. Area Estratégica: Mejor Seguridad Física Y Ciudadana

PROGRAMA	PROYECTOS	PERIODOS DE TIEMPO. PLAZO EN AÑOS		
		1-3	4-6	7-9
VIAS Y BARRIOS SEGUROS	Implementación de alarmas comunitarias			
	Mejoramiento de la seguridad vial en la avenida Simón Bolívar, anillos circunvalares y vías interiores utilizadas por el transporte público.			
	Recuperación y construcción de aceras en los barrios de Buenaventura			
	Campaña para el cumplimiento de las normas de tránsito y montaje de la escuela de			
	Recuperación de sitios eriazos de riesgo para el ciudadano			
	Diseño e implementación de programas de prevención del delito para grupos de población en alto riesgo			
	Optimización del servicio de transporte público			
PREVENCIÓN DE RIESGOS	Formulación del plan de atención y prevención de desastres de la zona rural para su articulación con el plan de la zona urbana Subproyecto: Socialización del mapa de amenazas y riesgos del municipio de Buenaventura			
	Difusión del código de construcción sismoresistente			
	Evaluación de la seguridad física y plan de manejo de riesgos del edificio el CAM			
	Evaluación del grado de amenaza materias peligrosas			
	Formulación, implementación y difusión del plan de manejo de materias peligrosas			

Estrategias financieras

Para la ejecución del Plan de Acción Ambiental Local –PAAL del municipio de Buenaventura en el marco del P.O.T., de conformidad con el horizonte programado se requiere del compromiso de todas las instituciones públicas pertenecientes al Sistema Nacional Ambiental SINA y de todas las organizaciones privadas y de la sociedad civil, así como de la misma comunidad conscientes de la actual crisis ambiental, los cuales se esperan provengan de diversas fuentes de financiación nacionales, por concepto de funcionamiento, regalías y recursos de inversión nacional, e internacionales representados en aportes de la cooperación internacional.

Estos recursos sustentarían el desarrollo de proyectos de orden local, regional y nacional orientados como se ha hecho explícito a procesos de investigación, protección, evaluación, conservación, formación y capacitación, recuperación, administración y manejo del ambiente, control, prevención y atención y, para la implementación de sistemas de gestión, información, diseño de estrategias, planes, programas entre otros, que serán asumidos por las administraciones municipales presente y futuras, en concertación con la autoridad ambiental nacional y regional, apoyadas por centros de educación superior e institutos de investigación regional.

Sin embargo, es indispensable para su implementación la búsqueda creativa de diversas fuentes de financiación que garanticen el cumplimiento de las metas propuestas y la continuidad de la ejecución de las mismas en el largo plazo, para lo cual se espera que los gobiernos venideros desplieguen todas las estrategias posibles para mantener la sostenibilidad de los flujos de recursos requeridos.

2. POLITICA PARA LAS ÁREAS EXPUESTAS A AMENAZAS Y RIESGOS

Implementar todas las medidas para mitigar los riesgos y vulnerabilidad para el área urbana de Buenaventura que esta catalogada como uno de los municipios de mayor riesgo por fenómenos naturales y la forma como sus habitantes han ocupado el territorio.

Objetivos

Adoptar las diferentes recomendaciones realizadas por el Comité local para la prevención y atención de desastres de Buenaventura, la Fundación Minga y la Corporación OSSO en el estudio "La Evaluación de Amenazas Naturales y Bases para la Mitigación de Riesgos en el Area Urbana de Buenaventura."

Realizar e implementar un estudio o plan parcial para la reubicación de asentamientos de comunidades en especial aquellos asentamientos humanos situados en áreas de riesgo definidas en estudio realizado por el Observatorio Sismológico del Suroccidente.

Estrategias

Propender por mejorar y actualizar de manera detallada la información censal para el Sistema de Información de Buenaventura, para diseñar una cartografía con indicadores sobre tipologías, estado de las construcciones y niveles de hacinamiento, factores que incidirán en estudios detallados de vulnerabilidad y, por lo tanto en las políticas y programas municipales para la gestión de riesgos.

Gestionar recursos para hacer cumplir las estrategias definidas en el estudio de "La Evaluación de Amenazas Naturales y Bases para la Mitigación de Riesgos en el Área Urbana de Buenaventura." para las diferentes comunas de la ciudad de Buenaventura que son :

Organizar con las juntas de acción comunal, grupos de trabajo por barrio, donde se organicen programas de capacitación sobre las amenazas, vulnerabilidad y riesgos y se reconozca la relación que el poblador establece con su entorno.

Organizar con la comunidad un programa por comuna de prevención y atención de desastres. Concienciar y educar a la población hacia una cultura de la prevención.

Es importante construir casetas comunales y escuelas para capacitar y crear con la comunidad Planes y programas de atención de desastres.

Inscribir ante la Oficina de Prevención y Desastres del municipio dicho programa para valoración y ajustes.

Declarar, remarcar y controlar las zonas de interés público y comunitario a conservar.

Crear códigos de usos del suelo y mecanismos de control con programas comunitarios que permitan identificar de formas clara las áreas de interés público a conservar.

Garantizar el estricto cumplimiento de las normas de prevención en las construcciones de alto riesgo como bombas de gasolina.

Programas de ordenamiento espacial y mejoramiento de vivienda.

Conformar un comité de barrios para desarrollar, ajustar y evaluar los diferentes componentes en cuanto a la prevención de riesgos y desarrollar un plan de contingencia ante un desastre.

Crear un cronograma de actividades con organismos del estado, empresa privada y comunidad donde se acuerden compromisos, derechos y obligaciones frente a la prevención del riesgo.

Sistematizar o crear una base de datos de registro y consulta frente a las potencialidades de las amenazas y riesgos.

Incluir en los currículos de las escuelas y colegios una asignatura sobre prevención y mitigación de riesgos.

Utilizar los medios de comunicación para difundir programas sobre prevención y mitigación de riesgos y generar un conocimiento y una concientización de los diferentes problemas que afectan a los diversos pobladores.

El municipio y las instituciones ambientales deben velar por el cumplimiento de las normas sobre uso del suelo. Es importante que las instituciones ambientales como CVC y Secretaría de Obras Públicas Municipal, realicen estudios serios con el fin de solucionar el problema de contaminación ambiental que están ocasionando los caños y el manejo inadecuado de recolección y disposición de los residuos sólidos (basuras).

Realizar un estudio para conocer el grado de vulnerabilidad de las casas en la comuna y definir las acciones y programas a realizar.

Dentro de las recomendaciones para la Mitigación de Riesgos que se definen en el estudio realizado por el Comité local para la prevención y atención de desastres de Buenaventura, la Fundación Minga y la Corporación OSSO en el estudio "La Evaluación de Amenazas Naturales y Bases para la Mitigación de Riesgos en el Area Urbana de Buenaventura.", son :

Confirmar con la cartografía realizada, que el desarrollo urbanístico de Buenaventura fue de una manera desordenada, haciendo apropiación de los suelos de forma indiferenciada en algunos sectores de la ciudad, con una enorme cantidad de viviendas localizadas en zonas de bajamar, de relleno o de rellenos en proceso, y por otro lado, como hecho destacable, una zona en la cual, por evaluación de imágenes de satélite de 1986 y 1997 así como por evidencias de campo, se vislumbra claramente como el área de desarrollo de Buenaventura (el área de tendencias de desarrollo) a la región de la Comuna 12 y áreas adyacentes, tanto al Norte como al Sur de la misma .

Definir que en términos de riesgos para la ciudad de Buenaventura son múltiples que van desde los tecnológicos como accidentes de transporte, procesos de concentración de elementos contaminantes, de potencial de incendios, tanto en áreas de vivienda, como áreas industriales, en tanques de almacenamiento hasta los de origen natural como movimientos del terreno, deslizamientos o vendavales y los generados por la amenaza sísmica.

Constatar que los terrenos de Buenaventura geológicamente están conformados por: las zonas de baja mar, con terrenos arenosos, limoarenosos, muy blandos y susceptibles al fenómeno de licuación por vibraciones sísmicas, y por otro lado por el conjunto de terrenos firmes tanto en la Isla como en el continente que tienen hasta algunos metros de profundidad condiciones geotécnicas deficientes, poca capacidad portante y que en las condiciones de hiperhumedad de la región, aun en zonas con pendientes relativamente suaves, pueden estar sometidos a procesos de deslizamiento, sobre todo cuando el uso del suelo tiende a constituir una malla urbana normal en retícula que ocupa las pequeñas hondonadas o vaguadas, y muchas veces los cauces permanentes, generando problemas de inestabilidad potencial.

Recomendar para las zonas de baja mar, para las cuales se propone fundamentalmente llegar a concertaciones con la comunidad para impedir, como meta mínima a alcanzar, que siga creciendo la ocupación de estas zonas y de los esteros y zonas de manglar, tanto en el sector de la Isla Cascajal como en el continente; y a mediano y largo la búsqueda de una política que detenga y, en la medida de lo posible, contribuya a relocalizar por lo menos parcialmente la población en zonas de baja mar, asociada necesariamente a un plan de desarrollo, con obras de infraestructura, con oferta urbanística, que contribuya a dinamizar y generalizar los procesos urbanísticos adecuados en la zona que pensamos será el futuro Buenaventura, en la comuna 12 al Norte y al Sur del sitio El Retén.

Disponer una serie de normas mínimas para la zona de la Comuna 12, que en la práctica ya está siendo intervenida repitiendo los patrones de asentamiento del resto del continente, como un proyecto de trazado de vías que tienen que ir por las divisorias de aguas por las partes culminantes de la superficie de las colinas, que debe ser ambicioso, estratégico, que deben normar además la densidad de usos del continente en esa zona. No se recomienda una alta densidad de uso; una recomendación específica es que las viviendas sean aisladas, que la malla urbana no se teja en forma de retícula a lo largo de vaguadas.

Impulsar políticas de investigación de tecnología y tipologías constructivas adecuadas a la región de Buenaventura teniendo en cuenta el clima y la cada vez más escasa oferta de madera para la construcción de viviendas, pero también evitando que la vivienda del interior, la vivienda de la zona

andina, típicamente en mampostería de ladrillo, no sea tampoco la alternativa que los bonaverenses empiecen asumir. Por esto se necesita en este campo el desarrollo de investigaciones sobre nuevos materiales livianos, resistentes e impermeables por supuesto, duraderos y que no sean combustibles.

Realizar recomendaciones para el deleite paisajístico, para el disfrute y beneficio de los vientos y para la disposición en cada casa de agua a través del sistema de recolección de aguas lluvias.

Recomendar para el área suburbana de Buenaventura que sea definida y protegida promoviendo usos reglamentados. Se propone que sea una región comprendida entre aproximadamente la zona de Córdoba, en la vuelta del río Dagua hacia el Sur, aproximadamente 1 km al occidente del poblado de Córdoba, continuando aguas abajo por el Río Dagua, incluyendo la zona del aeropuerto hasta los esteros que desembocan en la Bahía de Buenaventura; hacia el Norte se propone que sea una línea que vaya a lo largo del carretable a Bahía Málaga hasta comunicarse con la quebrada San Joaquín, al Norte del estero Gamboa, siguiendo aguas abajo hasta la confluencia de su desembocadura con la quebrada Agua Dulce, de allí siguiendo aguas arriba por esta quebrada hasta la quebrada La Gata para comunicarse con el estero Santa Cecilia que desemboca nuevamente en la Bahía de Buenaventura.

Tener con esta área suburbana una reserva de tierras que tienen las mejores condiciones en términos de cercanías a áreas futuras de desarrollos, tanto urbanísticos como portuarios y de otro tipo de actividades como las industriales, garantizando así que la ciudad pueda definir usos y desarrollos más acordes con las amenazas naturales, con las características topográficas y climáticas del territorio y con lo estratégico que es ella como el Puerto más importante de Colombia, y una zona con un potencial industrial y de desarrollo tecnológico que aún esta por explorar.

Se recomienda como acción inherente e inaplazable para el fortalecimiento de la gestión de los riesgos en Buenaventura, el fortalecimiento del CLE desde el punto de vista técnico, logístico, presupuestal y legal. La dotación de las herramientas necesarias y el adelanto de proyectos de investigación que permitan la apropiación de conocimientos detallados sobre las amenazas, las condiciones que inciden en la vulnerabilidad de elementos vitales para el normal desarrollo de la vida de los habitantes así como de las actividades portuarias y las medidas de mitigación necesarias para la disminución del riesgo, son actividades fundamentales que tienen que emprenderse de manera inmediata.

Dotar al municipio, a través del CLE, de un fondo adecuado a las condiciones posibles a la que puede verse sometida una ciudad como Buenaventura, con cerca de 400,000 habitantes (que la hacen comparable hoy en día con cualquiera de las capitales intermedias del país), que sea independiente de las normativas oficiales de ejecución presupuestal y bajo un sistema de manejo y administración regido por parámetros técnicos y políticas de prevención a mediano y largo plazo, es también una de las acciones prioritarias que recomienda el estudio.

Acciones

Cada Comuna deberá disponer en un lugar público su respectivo mapa realizado con base en la metodología de la Cartografía Social realizados en los tres talleres de mapeo de amenazas cuyos resultados se entregaron en mapas para las 12 Comunas (actuales) de Buenaventura. Con lo cual se deberá contribuir a corregirlo de acuerdo a la nueva división político administrativa de 14 comunas y actualizarlo para que a su vez sirva de motivo para el encuentro y discusiones sobre la gestión comunitaria y de riesgos en cada lugar, puesto que cada mapa incluye, además de las amenazas identificadas, la infraestructura comunitarias, institucional y de servicios públicos.

Acoger las estrategias determinadas en el estudio para las amenazas naturales o en caso contrario realizar estudios para las siguientes amenazas naturales que no se encuentren en este :

- Áreas inundables por mareas
- Avenidas torrenciales
- Áreas con potencial de licuación
- Erosión de costas
- Tsunami
- Asentamientos diferenciales
- Movimientos de masa
- Erosión
- Marejadas
- Tempestad
- Vendaval
- Dirección de vientos
- Sísmica

Tecnológicas:

- Depósitos de combustibles, gases y sustancias químicas
- Corredores viales
- Líneas de alta tensión
- Puntos de descargas contaminantes
- Puntos de accidentalidad

Sociales:

- Focos de violencia
- Áreas con problemas de seguridad
- Asentamientos subnormales
- Piratería de servicios públicos (energía, acueducto, alcantarillado)

Vulnerabilidades

Física:

- Tipología de viviendas por materiales
- Tipología de viviendas por número de pisos
- Tipología de viviendas por tipo de cimentación
- Red vial
- Red de acueducto
- Red de alcantarillado sanitario
- Red de alcantarillado pluvial
- Red eléctrica
- Red telefónica
- Red de hidrantes

Institucional:

- Instalaciones de uso masivo
- Instituciones técnicas y de socorro
- Instituciones de salud
- Densidades de población
- Densidades de vivienda
- Usos del suelo

Para minimizar la vulnerabilidad en las diferentes comunas se deben realizar las siguientes obras a corto plazo:

Abrir una vía de acceso en la comuna 2 alrededor del Hospital Regional (parte occidental) que vaya de norte a sur.

Construir una vía que comunique barrio el Firme (calle 5a y 6ª con carrera 16) con la autopista Simón Bolívar.

Construir un puente peatonal entre el Hospital regional y la autopista Simón Bolívar (Barrio el Jorge).

Habilitar la entrada vehicular al barrio El Jorge y optimizar el sistema de semaforización en la parte neurálgica (anillo vial) de la autopista Simón Bolívar y calles internas.

Para prevenir la vulnerabilidad sísmica de las viviendas se debe realizar un plan de reubicación que consiste en:

Construir en un terreno consolidado una zona de albergue transitorio (50 viviendas), para llevar allí las familias de cada manzana a adecuar, para luego realizar las obras de adecuación necesarias y la construcción de las viviendas sismoresistentes.

Construir este Plan y el mejoramiento del entorno con recursos del estado, con precios módicos para la comunidad.

Promover planes de vivienda de interés social ajustado a la tecnología moderna para organizar a la comunidad que construye sus asentamientos en sectores de alto riesgo, sin ninguna tecnología, siendo personas de escasos recursos que viven una situación calamitosa.

Construir casetas comunitarias o sociales, con capacidad de albergue.

Identificar los puntos de alto riesgo que ocasiona la avenida Simón Bolívar para establecer medidas y acciones correspondientes. Por ejemplo es importante la construcción de puentes peatonales en la avenida Simón Bolívar con: cementerio, SENA, Hospital.

Velar por la seguridad del oleoducto que le corresponde a ECOPETROL, a la comunidad y a la administración municipal, ocupando habitantes que están desempleados y pueden ser las encargadas de cuidar el oleoducto en cada sector.

Dar viabilidad administrativa para que la comunidad a través de las JAL o de Empresas Prestadoras de Servicios Públicos para que contraten las obras de infraestructura básica y prestar servicios públicos, como la recolección de basura.

Mejorar la prestación de los servicios públicos (caseta comunal, zonas verdes, agua potable, energía, etc.) que están ocasionando serios problemas de diferente orden, especialmente vías de acceso con su respectiva infraestructura y el alcantarillado ya que no existe un adecuado manejo de aguas lluvias y aguas residuales domesticas.

Realizar de manera rápida, un mantenimiento permanente de los hidrantes e instalar otros en puntos críticos de la ciudad, como por ejemplo en las comunas donde hay bastantes casas de

madera, ya que son sectores muy vulnerables a incendios. Los sitios posibles y vitales donde se deben colocar hidrantes son:

En la comuna 7, en el barrio Eucarístico, en la Calle 1s con carrera 40, en la plazoleta del barrio Juan XXIII y entre el SENA y el edificio Emanuel.

Proponer como una posible solución a la falta de agua para la atención de incendios, que exista un extinguidor cada tres o cuatro casas.

Reubicación de viviendas afectadas por las líneas de alta tensión.

Rediseño urbanístico:

En la comuna 8: Afectados en caso de una emergencia, por calles estrechas y por una mala intercomunicación vehicular entre los barrios : Pampalinda, María Eugenia (sector bajo), Modelo, Laureles y Olímpico.

Construcción de hospital de primer nivel, en el sector continental.

Para los indicadores de Vulnerabilidad para la Prevención y Atención de Desastres,

La vulnerabilidad está referida a:

Asentamientos humanos en zonas de alto riesgo.

La desorganización de la población para prevenir y mitigar los riesgos.

La ausencia de autonomía y coordinación en la toma de decisiones por parte de las instituciones públicas.

Pérdida de valores e identidad que no permite establecer relaciones armónicas del poblador con su medio.

Falta de tecnologías e infraestructura que responda técnica y socialmente a necesidades prioritarias de la población en equipamiento: vivienda, sistemas de alcantarillado, puentes, vías, semáforos, etc.

recomendaciones de la oficina de Prevención y Atención de Desastres

Analizar los riesgos con los diferentes actores de cada barrio de manera que los programas y acciones que se definan ayuden a potencializar sus capacidades, ofertas y amenazas ambientales. Creación de comités barriales y grupos de trabajo por comuna para la mitigación y atención de desastres.

Realizar campañas de atención de desastres y generar conciencia en la población hacia una cultura que incluya la prevención.

Realizar planes de atención de desastres con la comunidad, a través de simulacros en caso de un desastre ocasionado por una amenaza, como la tubería del oleoducto.

Apoyar y capacitar la población en tecnologías que permitan mitigar el riesgo, y reducir la vulnerabilidad (sistemas de construcción, manejo de aguas lluvias y residuales, manejo de residuos sólidos).

Construir en cada sector centros comunales para la atención de desastres.

Difundir las técnicas de construcción sismorresistente a través de programas de capacitación.

Crear programas y acciones que posibilite el mejoramiento de la vivienda, a través de subsidios del estado y proyectos de cooperación internacional.

Generar un censo que permita conocer con mayor precisión la vulnerabilidad con relación a las diferentes amenazas.

Realizar un estudio sismorresistente de las edificaciones públicas.

Instalar hidrantes en lugares estratégicos con buena presión de agua en todos los barrios para atender incendios, y hacer un mantenimiento permanente de los hidrantes existentes.
Exigir a los depósitos de combustibles planes de mitigación y prevención de desastres.
En zonas de alto riesgo de incendio garantizar que los hidrantes tengan agua permanentemente.
Exigir planes adecuados para el manejo de ruido y partículas producidas por los aserríos.
Reubicar aserríos fuera del área urbana.
Realizar programas de concientización con la comunidad para que no se arrojen las basuras al mar y se realice un tratamiento de separación en la fuente de la materia orgánica de la inorgánica.
Implementar programas para el tratamiento y recolección de basura a través de empresas comunitarias prestadoras de servicios públicos.
Realizar programas de recuperación de las quebradas para áreas de recreación y esparcimiento.
Realizar estudios que permitan identificar tecnologías para el manejo de las aguas lluvias.
Implementar jornadas de fumigación.
Realizar programas sobre uso del agua potable, llaves abiertas que ocasionan problemas de deslizamiento en zonas de ladera.
Reubicar viviendas que están ubicadas en zonas de alto riesgo producido por el Oleoducto del Pacífico, redes de alta tensión y la vía férrea.
Vincular y contratar la comunidad en la vigilancia, supervisión y mantenimiento permanente del Oleoducto del Pacífico.
Mejorar los accesos a las viviendas en zonas de bajamar, para la atención de desastres.
Realizar un programa de mejoramiento de las instalaciones eléctricas domiciliarias y concienciar a la población del riesgo de las conexiones fraudulentas.
Controlar y ayudar a que los rellenos se realicen con material y técnicas adecuadas.
Realizar estudios que permitan identificar tecnologías socialmente adecuadas para mitigación de riesgos en zonas de bajamar y ladera: problemas de inundación, deslizamientos, manejo de aguas residuales en zonas de bajamar.
Construir muros de contención en los lugares donde están ubicadas las torres y realizar mantenimiento permanente de las redes de alta tensión.
Estabilizar y realizar un mantenimiento permanente de los taludes por donde pasa la vía férrea.
Establecer normas y límites de velocidad del tren.
Señalizar los pasos vehiculares en vía férrea.
Ampliar la prestación del transporte férreo.
Realizar estudios para conocer el grado de contaminación marina.
Sistematizar a través de Sistema de Información un registro y consulta de las amenazas, vulnerabilidades y riesgos.

Recomendar las siguientes estrategias, programas y acciones en función de la mitigación de riesgos

Estrategias:

Generación de tecnologías adecuadas al medio y nuevas formas de gestión urbana que permitan tener acceso a los servicios públicos
Realizar acciones integrales en el manejo de los servicios públicos que permitan generar empleo.
Declarar, remarcar y controlar las zonas de interés público y comunitaria. Crear símbolos comunitarios y mecanismos de control con la comunidad que permita identificar de forma clara los espacios públicos a conservar.
Realizar procesos de concertación entre los diferentes actores: comunidad en general, instituciones públicas y ONGs, JAL, JAC, empresa privada, donde se acuerden compromisos, derechos y obligaciones frente a la prevención y atención del riesgo. Es importante que el municipio y las instituciones ambientales velen por el cumplimiento de las normas sobre uso del suelo. Instituciones como CVC ambiental, Secretaría de Obras Públicas Municipal deben realizar

estudios serios con el fin de mitigar el problema de contaminación ambiental que están ocasionando las aguas residuales domésticas e industriales y el manejo inadecuado de recolección y disposición de los residuos sólidos.

Generar programas comunales para:

El manejo y transformación de residuos sólidos, que incluye recolección de la basura, transformación de la materia orgánica en *compost*, reciclaje y reutilización de materiales.

La construcción y mantenimiento de canales abiertos y alcantarillado.

La pavimentación y mantenimiento de caminos.

Acciones:

Mejorar el manejo de recolección de basura y disponer cajas estacionarias para evitar la contaminación ambiental.

Instalar un efectivo sistema de semaforización y señalización.

Construir una vía alterna a la Avenida Simón Bolívar y mejorar las vías de acceso a los diferentes barrios.

Velar y hacer cumplir la norma sismorresistentes para vivienda de interés social.

Implementar un programa a mediano plazo para la reubicación de los "tanques de la ESSO" y el Oleoducto del Pacífico fuera de la zona urbana de Buenaventura.

Reordenar las redes eléctricas.

Dotar de servicios públicos adecuados: vías, alcantarillado, puentes, redes eléctricas, agua potable, hidrantes, recolección y tratamiento de residuos sólidos, centros de salud, escuelas, etc., a las zonas de ladera y áreas de expansión del municipio.

Incluir en las escuelas y colegios una asignatura sobre prevención y mitigación de riesgos.

Utilizar los medios de comunicación para difundir programas sobre prevención y mitigación de riesgos y generar conciencia de la diversidad de problemas que afectan a los pobladores.

Tener en cuenta para las recomendaciones de vivienda, que en la tendencia a cambiar las tipologías constructivas hacia materiales no fungibles obviamente disminuye el riesgo de incendios, a la vez que incrementa la vulnerabilidad y riesgo por terremotos.

Lograr una coherencia institucional y de participación de las entidades en la solución de problemas de amenazas y vulnerabilidades, y reconocer que la Oficina de Prevención y Atención de Desastres debe capitalizarse para fortalecer el sistema local para la prevención y atención de desastres como entidad, así como las recomendaciones de la Comunidad de muchos puntos que competen a otras dependencias del Municipio y que de todas maneras están relacionadas con la gestión de riesgos.

Utilizar los productos que se generaron en el estudio como mapas de pendientes y relieve hacia otros usuarios del Municipio, especialmente planificadores y diseñadores de obras de infraestructura, estos mapas, junto con los de amenazas y restricciones por zonas de conservación o afectación, los que son también parte del POT para las decisiones y para su puesta en marcha. En total son 8 mapas temáticos del área urbana y 12 fotomapas acompañados con ilustraciones que cubren las comunas de la ciudad.

Emprender de manera prioritaria proyectos y programas para la reducción del riesgo sísmico, para disminuir la vulnerabilidad del conjunto urbano puesto que la mayor amenaza para la ciudad son los efectos de las vibraciones por terremotos fuertes, que afectarían todo su territorio.

Concientizar a la comunidad y a sus dirigentes para detener la expansión y densificación del actual proceso de ocupación del territorio en el cual los esfuerzos de planificación no han dado todos los frutos que la ciudad del futuro necesita.

Recomendaciones

Para las áreas del crecimiento planificado de Buenaventura, donde los procesos de poblamiento y expansión urbana se han orientado en los últimos años hacia la porción oriental del límite urbano vigente Comuna 12 y N y S de la misma. Desde el punto de vista de mitigación de riesgos se propone que esta zona como la mejor opción para el desarrollo futuro de la ciudad. Todavía es tiempo de ordenar allí el territorio y proveer desarrollos urbanísticos planificados que empiecen a darle sentido e identidad de ciudad a Buenaventura, también en función de mitigación de riesgos sísmico, de inundaciones y deslizamientos, entre otros.

Fortalecimiento del Comité Local de Emergencias, mediante la concertación permanente de acciones con sus comisiones e instituciones y con sectores de la Sociedad Civil, Sector Privado y Líderes Comunitarios. Con una clara estrategia de comunicación y socialización de información técnica, científica y operacional.

Crear el Fondo mixto para la mitigación de riesgos de Buenaventura donde el CLE de Buenaventura debe tener a disposición un Fondo Mixto Municipal cuyos criterios de gestión y funcionamiento deben incluir:

Independencia del presupuesto anual de gastos del Municipio, en el sentido de poder capitalizar sin estar completamente sujeto a los PAC anuales.

Junta Directiva con representantes gubernamentales, del sector privado y técnico.

Funciones de Fondo para el desarrollo del CLE y de actividades de apoyo a sus Instituciones.

Capacidad de realizar convenios y contratos y de gestionar y administrar recursos externos, nacionales e internacionales.

Garantía de transparencia y eficiencia.

Dedicación de una parte de sus recursos a proyectos de generación de conocimientos y procesos de mitigación de riesgos.

Desarrollar estudios y procesos conducentes al conocimiento de las variables amenazantes y los riesgos en el Municipio :

Sistema de inventario de emergencias y desastres.

Estudios de microzonificación sísmica y de vulnerabilidad.

Reforzamiento de sistemas vitales (energía, acueducto, alcantarillado, comunicaciones) y de edificaciones críticas y esenciales (hospitales, CAM, centros educativos, etc.).

Desarrollo de un Sistema de Observación Ambiental municipal de las variables suelo, aire y agua.

Programa de educación ambiental con énfasis en gestión de riesgos, para líderes comunitarios.

Programas de educación y difusión de conocimientos sobre las características y ofertas del Medio Ambiente del municipio y del Pacífico.

ACCIONES Y RECOMENDACIONES POR COMUNAS

Para las diferentes amenazas y vulnerabilidad identificadas en cada Comuna se determinan unas acciones y recomendaciones para mitigar los riesgos como para la prevención de desastres , esto se define para cada una de ellas :

COMUNA 1

Sector Nayita. Mayolo

Programas de mejoramiento de vivienda

Programa de prevención y atención del riesgo (programas educativos).

Mantenimiento y adecuación de tuberías de recolección de aguas lluvias y aguas residuales.

Mejoramiento en la prestación de los servicios públicos (recolección de basura, acueducto, educación, caseta comunal, etc.).

COMUNA 2

Barrios: La Pilota, El Firme, Santa Rosa, Bejarano, Jorge, Montechino, Olano Herrera, El Capricho, La Trinidad, La esperanza.

Adecuar y mejorar las vías de penetración y evacuación para disminuir la congestión vehicular, y disminuir la muerte de pacientes que son llevados al Hospital regional, clínicas y centros de salud que se encuentran en el sector y que no alcanzan a llegar por taponamiento en la vía principal.

Acciones para mitigar el riesgo:

Organizar con las juntas de acción comunal, grupos de trabajo por barrio, donde se organicen programas de capacitación sobre las amenazas, vulnerabilidad y riesgos y se reconozca la relación que el poblador establece con su entorno.

Organizar con la comunidad un programa por comuna de prevención y atención de desastres.

Inscribir ante la Oficina de Prevención y Desastres del municipio dicho programa para valoración y ajustes.

Conformar un comité de barrios para desarrollar, ajustar y evaluar los diferentes componentes en cuanto a la prevención de riesgos.

Crear un cronograma de actividades con organismos del estado, empresa privada y comunidad donde se acuerden compromisos, derechos y obligaciones frente a la prevención del riesgo.

Sistematizar o crear una base de datos de registro y consulta frente a las potencialidades de las amenazas y riesgos.

Incluir en los currículos de las escuelas y colegios una asignatura sobre prevención y mitigación de riesgos.

Utilizar los medios de comunicación para difundir programas sobre prevención y mitigación de riesgos y generar un conocimiento y una concientización de los diferentes problemas que afectan a los diversos pobladores.

A corto plazo se debe:

Abrir una vía de acceso alrededor del Hospital Regional (parte occidental) que vaya de norte a sur.

Construir una vía que comunique barrio el Firme (calle 5a y 6ª con carrera 16) con la autopista Simón Bolívar.

Construir un puente elevado entre el Hospital regional y la autopista Simón Bolívar (Barrio el Jorge).

Habilitar la entrada vehicular al barrio El Jorge y optimizar el sistema de semaforización en la parte neurálgica (anillo vial) de la autopista Simón Bolívar y calles internas.

COMUNA 4

Barrios: La Playita,

Campañas para la mitigación y atención de desastres

Parques infantiles y zonas de esparcimiento

Tecnologías adecuadas para el tratamiento de aguas residuales y residuos sólidos en zonas de bajamar.

COMUNA 5

Barrios: Punta del Este, Santa Cruz (Bodega de Almaviva), Inmaculada, Santafé, Nueva Estación La Palera, Pascual de Andagoya y Miramar, Kennedy parte Alta, Barrio el Piñal (Zona industrial

pesquera y maderera). Zona de expansión portuaria donde próximamente se van a realizar los proyectos de Puerto Solo y el Complejo Industrial.

Revisar el proyecto de construcción del Muelle "Cementerio" en Nueva Estación La Palera, con aprobación de una firma "SENA", por los posibles problemas de contaminación que pueda generar.

Definir normatividad, áreas de protección y manejo del oleoducto que pasa por todos los barrios de la Comuna 5 y que está al lado de la vía férrea, puesto que la vibración que produce el tren al oleoducto puede causar averías en la tubería.

Definir normatividad de almacenamientos para las bodegas en esta comuna como la de "Almaviva" por el almacenamiento de productos peligrosos.

Delimitar las áreas de protección para el ferrocarril.

SISMO

Para prevenir la vulnerabilidad sísmica de las viviendas se debe realizar un plan de reubicación que consiste en:

Construir en un terreno consolidado una zona de albergue transitorio (50 viviendas), para llevar allí las familias de cada manzana a adecuar, para luego realizar las obras de adecuación necesarias y la construcción de las viviendas sismoresistentes.

Este Plan de construcción y mejoramiento del entorno debe realizarse con recursos del estado, con precios módicos para la comunidad.

Es importante resaltar que en los sectores de riesgo la comunidad construye su asentamiento subnormal sin ninguna tecnología, por ser personas de escasos recursos que viven una situación calamitosa, y el estado no promueve un Plan de vivienda de interés social ajustado a la tecnología moderna.

INCENDIO

Para combatir este flagelo en caso de presentarse se hace necesario la implementación de hidrantes en lugares de amenaza. De igual manera se requiere la construcción de casetas comunitarias o sociales, con capacidad de albergue.

INUNDACIONES

Estas se producen porque sus calles carecen de un buen nivel de rellenos y un buen alcantarillado, para lo cual se requiere un plan de rellenos con tecnología adecuada, alcantarillado y un muro de contención alrededor de toda la zona lacustre que presenta el riesgo, que impida que las mareas se lleven el relleno.

Es de vital importancia la construcción de un puente peatonal a la altura de la Avenida Simón Bolívar y SENA, por ser zona escolar.

COMUNA 6

Barrios: Bosque Municipal, La Comuna, El Jardín, El Porvenir, Colinas, El Oriente, Naval, Miraflores, El Campin.

Se necesita mejorar la prestación de los servicios públicos (caseta comunal, zonas verdes, agua potable, energía, etc.) que están ocasionando serios problemas de diferente orden, en especial las

vías de acceso y el alcantarillado por el manejo inadecuado de las aguas lluvias y aguas residuales domésticas.

En el barrio el Campin como en toda la comuna los alcantarillados están en mal estado, en este barrio hay un caño que está ocasionando muchos problemas, porque al parecer aquí disponen las aguas residuales el matadero para luego salir a CocaCola.

El oleoducto. Le corresponde a ECOPETROL, a la comunidad y a la administración municipal velar por la seguridad del oleoducto. "Al ladrón hay que darle la llave para que cuide la casa", hay muchas personas que están desempleadas y pueden ser las encargadas de cuidar el oleoducto en cada sector.

Dar viabilidad administrativa para que la comunidad a través de las JAL o de Empresas Prestadoras de Servicios Públicos para que contraten las obras de infraestructura básica y prestar servicios públicos, como la recolección de basura.

COMUNA 7

Barrios: Kennedy, San Luis, San Francisco, Juan 23, 14 de Julio, Municipal, Eucarístico, Rockefeller.

INCENDIOS. Es importante y urgente colocar hidrantes en la comuna debido a que hay bastantes casas en madera y una alta posibilidad de incendio. Sitios posibles y vitales donde se deben colocar hidrantes:

En el barrio Eucarístico.

En Calle 1s con carrera 40.

En la plazoleta del barrio Juan XXIII.

Entre el SENA y el edificio Enmanuel.

Definir un sitio o área verde en la comuna que sirva de áreas de recreación para ubicar las familias damnificadas.

Existen algunos terrenos baldíos, donde se pueden construir zonas verdes y parques para la recreación y la atención de desastres en caso que ocurran:

Carrera 35ª y calle 6 (propietario Virgilio Otero).

En el barrio Juan 23, atrás del colegio La Salle.

En el barrio Eucarístico, margen izquierda del señor Savino Hurtado.

Es importante tener en la comuna un Centro de Salud,. En el barrio Kennedy (carrera 32 con calle 3) hay un terreno de propiedad de Herminsul Gonzalez, que tiene buenas vías de comunicación y red de acueducto y alcantarillado.

Definir las acciones que los representantes comunitarios a través de las JAL y/o Juntas de Acción comunal, puedan realizar para administrar su territorio (comuna) y de esta manera ejerzan funciones de planeación y de control físico. Las Juntas de Acción Local -JAL- y JAC necesitan la autoridad y las herramientas (recursos y logística) para prevenir y mitigar el riesgo.

COMUNA 8

Barrios: Modelo, María Eugenia, Bellavista (sector de Pampa Linda), Olímpico, Cristal, Transformación, ciudadela.

Concientizar y educar a la población hacia una cultura de la prevención.

Programas de reubicación de las viviendas que están directamente afectadas. Por ejemplo las viviendas que están afectadas por: Las cuerdas de alta tensión, maremotos, etc.).

Realizar un rediseño urbanístico de algunas áreas (Pampalinda, sector bajo de María Eugenia, Modelo, Laureles y Olímpico) que están afectadas por calles estrechas para el acceso de vehículos en caso de una emergencia.

Declarar, remarcar y controlar las zonas de interés público y comunitario a conservar. Crear códigos de usos del suelo y mecanismos de control con programas comunitarios que permitan identificar de formas clara las áreas de interés público a conservar.

Exigir el estricto cumplimiento de las normas de prevención en las construcciones de alto riesgo como bombas de gasolina.

Terminación y dotación del hospital de primer nivel de la comuna ubicado en el barrio Bellavista.

Instalación y mantenimiento de hidrantes en las zonas de alto riesgo.

Garantía de la fuerza pública de forma permanente y efectiva en las zonas de inseguridad.

Coordinación y unificación de los barrios y comunas en un plan de contingencia ante un desastre.

Realizar un estudio para conocer el grado de vulnerabilidad de las casas en la comuna y definir las acciones y programas a realizar.

Identificar los puntos de alto riesgo que ocasiona la avenida Simón Bolívar para establecer medidas y acciones correspondientes. Por ejemplo es importante un puente peatonal en la avenida Simón Bolívar con el cementerio.

Establecer un comité Atención y Prevención de Desastres en cada comuna.

Nota: La comunidad debe participar en la elaboración de los programas y ejecución de los proyectos.

COMUNA 9

Barrios: Camilo Torres, Turbay Ayala, 6 de enero, 12 de Abril, Urbanización San Buenaventura, Gamboa, Doña Ceci, Independencia, Bosque municipal.

Garantizar la recolección de basura de una manera eficaz y regular.

Conducir las aguas residuales domesticas de las viviendas que no lo tienen.

Recuperar la quebrada haciendo de esta, un área de esparcimiento y recreación.

En caso contrario entamorarla, pavimentando sus calles para que las aguas lluvias no circulen por las calles destapadas.

Colocar hidrantes para atender los incendios

Disponer y construir lugares públicos para atender heridos en caso de un desastre.

Preparar a la comunidad en primeros auxilios de desastres.

Concienciar a la población sobre los usos del suelo. Ejemplo prohibir el asentamiento cercano a la línea férrea, oleoducto (20 a 30 metros), etc. En este momento control físico no está realizando está labor.

Realizar estudios para el traslado del oleoducto en un mediano plazo.

Definir acciones a corto, mediano y largo plazo en la solución de este problema.

Preparar a la comunidad en la Atención y prevención de desastres.

COMUNA 10

Barrio: La independencia, América, Bolívar, Camilo Torres, El progreso, Las Acuarelas, Los Alamos, Urbanización Bahía, La fortaleza, Carlos Holmes Trujillo, Confamar (seis de los barrios son urbanizaciones).

Mejoramiento del servicio de recolección de basura.

Recuperación de la quebrada y la margen del río o canalizar la quebrada.

Creación de puentes peatonales a lo largo de la avenida y educar para su uso.

Evitar la construcción de viviendas frente al viaducto y hacer un censo de las viviendas que están afectadas por el viaducto.

Mejorar las vías de acceso al viaducto.
Evitar que la población siga construyendo cerca al viaducto.

COMUNA 11

La comuna está rodeada por tres esteros: San Antonio, Hondo y El Pailón. Barrios: Antonio Nariño, Cristobal Colón, La Gran Colombiana, Cascajal, El Carmen, El Dorado, Nueva Colombia, Los pinos, Panamericano.

- 1.Organizar brigadas de atención y prevención de desastres con la comunidad, Defensa Civil, Cruz Roja y la Oficina de Atención y Prevención de Desastres.
- 2.Es importante que las instituciones como CVC ambiental, Secretaría de Obras Públicas Municipal, realicen estudios serios con el fin de solucionar el problema de contaminación ambiental que están ocasionando los caños y el manejo inadecuado de recolección y disposición de los residuos sólidos (basuras).
- 3.El municipio y las instituciones ambientales deben velar por el cumplimiento de las normas sobre uso del suelo.
- 4.Proponemos como una posible solución a la falta de agua para la atención de incendios, que existan extinguidores en cada tres o cuatro casas.

COMUNA 12

Barrios: Vista Hermosa, La Campiña, Nuevo Amanecer, Uribe-Uribe, El Caldas, Alfonso López, Unión de Vivienda, El Cambio, Brisas del Pacífico, 20 de Julio, El Reten, El Triunfo, La Unión, Nueva Granada, Brisas del Mar, Matías Bulumba, La Gloria, El Ruiz, Las Palmas, Cabal Pombo, La Libertad.

Concientizar a la gente de las amenazas, vulnerabilidad y riesgo a las que está expuesta.
Reubicar las viviendas que están en zonas de alto riesgo
Realizar programas de mejoramiento de vivienda y obras adecuadas a cada zona que mitiguen el riesgo.

3. POLÍTICAS PARA LA INFRAESTRUCTURA DE VÍAS Y TRANSPORTE

Mejorar las condiciones de comunicación con las comunidades y localidades del Pacífico Colombiano por vía fluvial y marítima, y con el occidente y el resto del país con vías adecuadas para los diferentes tipos de tráfico automotor tanto de carga como de pasajeros.

Regular el sistema vial en Buenaventura, para el ordenamiento de su estructura física y de la demanda de su uso, conforme a su estado actual y posibilidades de ejecución .

Propiciar y facilitar la interconexión clara e integral de las diferentes áreas de actividad urbana y suburbana; la prestación de los servicios de transporte de pasajeros de carga directa y económicamente; la reserva de las superficies requeridas para futuros proyectos de construcción vial; y el ordenamiento del crecimiento de la ciudad.

Propender por mejorar los conflictos de tráfico vehicular de la isla que se extiende a lo largo de la avenida Simón Bolívar, desde un planeamiento global del sistema de transporte y la implantación del plan vial. Lo cual debe estar definido por la doble condición de Buenaventura, de ser Zona Económica Especial de Exportación y parte del Chocó Biogeográfico, que plantea desde cada óptica modelos diferentes de administración y de gestión del desarrollo.

Articular el sistema multimodal de transporte que de respuesta a las demandas de la zona urbana, articulada con la zona rural y de otros municipios del Pacífico.

Objetivos

Dentro de los objetivos para mejorar el funcionamiento del sistema vial y de transporte en la ciudad de Buenaventura están :

- 1-Establecer un *sistema de transporte multimodal* (vial de carga y pasajeros, férreo, fluvial, aéreo) acorde con la identidad cultural y el desarrollo social y económico en armonía con el medio ambiente, de la ciudad de Buenaventura.
- 2-Diseñar una infraestructura vial jerarquizada eficaz y eficiente teniendo en cuenta las tendencias de desarrollo urbano en función de los objetivos, sociales, económicos y culturales.
- 3-Racionalizar las inversiones para el desarrollo de la infraestructura vial (transporte).
- 4-Servir como mecanismo de control y de desarrollo del modelo de ocupación territorial y atender a los procesos de cambio en el uso del suelo del POT.
- 5-Ofrecer una mejor infraestructura vial a los habitantes para el desarrollo eficiente de sus actividades sociales, económicas y culturales en la zona urbana y sub urbana.
- 6-Definir para las vías nuevas, las reservas de áreas de acuerdo con sus características y especificaciones técnicas.
- 7-Minimizar el impacto ambiental producido por la construcción y operación de las vías.
- 8-Mejorar la calidad del espacio público, mediante la definición de áreas de separadores viales.
- 9-Integrar las diferentes zonas urbanas y suburbanas entre si y la ciudad con la zona rural y demás regiones vecinas.
- 10-Reducir los índices de accidentalidad en las vías municipales.
- 11-Mejorar la fluidez de los diferentes vehículos de la actual infraestructura vial.
- 12-Reducir los costos de transporte.
- 13-Mejorar el transporte entre la cabecera y el área rural y otros municipios.

Estrategias

Implementar el plan vial general, para mejorar la accesibilidad a los barrios del continente, principalmente los localizados después de la línea férrea, para integrarlos a las condiciones urbanas del municipio de Buenaventura.

Realizar un plan parcial para el sistema de transporte de carga como plan vial secundario.

Acciones

Para lograr un adecuado manejo del sistema vial se determinan las siguientes acciones :

Clasificar y Jerarquizar el sistema vial, definir las características funcionales y físicas de las vías, la distribución y localización espacial de cada una de las vías.

Realizar los estudios pertinentes para el sistema de transporte del municipio y la ciudad, planificando globalmente y utilizando eficientemente los medios y condiciones naturales.

Proveer de los adecuados equipamientos de transporte (terminales, parqueaderos, estacionamientos, etc.) de manera articulada y funcional para que cada uno operen independientemente.

Utilizar la línea férrea existente como sistema de transporte de pasajeros y que se vuelva un factor integrador de la ciudad, desarrollando su trayecto en el suelo urbano como un gran corredor ambiental y paisajístico.

Lograr que el sistema de transporte convencional, sea un integrador de las comunidades localizadas en terrenos de difícil acceso vehicular, mediante los proyectos que mejoran las condiciones de accesibilidad.

Acciones para el sistema férreo

Implementar un nuevo trazado de la línea férrea de carga que conecte desde el centro de distribución del transporte multimodal hacia la zona destinada para el puerto de aguadulce.

Implementar en el trazado actual de la línea férrea un sistema de transporte de pasajeros que contribuya al turismo.

Delimitar los 12.5 mts a cada lado de la línea férrea, medidos desde el eje de ésta, como área de protección.

Acciones para el sistema de transporte de pasajeros

Mejorar el sistema de transporte y del tráfico mediante acciones de reestructuración de rutas intermunicipales, reorganización del sistema vial, reglamentaciones de estacionamientos y señalización de estos en los sitios definidos.

Definir nuevas rutas de transporte e incluir otras empresas que presten el servicio.

COMPONENTES DEL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE

Los componentes del sistema de infraestructura vial y de transporte del Municipio de Buenaventura están determinados por los siguientes subsistemas:

- 1-Subsistema de transporte Interregional y rural,
- 2-Subsistema de transporte de carga,
- 3-Subsistema arterial básico,
- 4-Subsistema de vías marginales y paisajísticas
- 5-Subsistema de transporte acuático.

1-Sub sistema de transporte interregional, urbano y rural

Corresponde a las vías de enlace Inter. Regional y rural con la zona urbana y sub urbana del municipio.

Componentes del subsistema de transporte interregional.

Corredor Vial carretera Simón Bolívar , conecta con la ciudad de Cali y el resto del país.

Corredor vial Gallinero-Málaga , conecta con Malaga y el Bajo Calima .

Corredor vial Campo Hermoso , conecta con el corregimiento de Campohermoso.

Corredor vial Córdoba ,conecta con el corregimiento de Cordoba.

Corredor Acuapista Litoral Sur Pacífico , es el sistema acuático en los esteros.

Centro Logístico y de distribución del Transporte , es el sitio de confluencia para la distribución del transporte multimodal ubicado en el centro definido como de distribución.

2-Sub sistema de transporte de carga.

Es la infraestructura de transporte dentro de la zona urbana y suburbana donde el tránsito principal son los vehículos para el transporte de carga.

Componentes del subsistema de transporte de carga

Vía Alternativa Interna (costado norte)
Avenida Ferroviaria (c.8ª y cra, 21c).
Prolongación de la Avenida Ferroviaria (c.8ª).
Av. Colpuertos
Prolongación Av.Colpuertos
Antigua carretera Simón Bolívar. (reten – Zacarias)
La nueva línea férrea (corredor vía Alternativa Interna)
Terminales Portuario (Zona Insular, sector norte, Aguadulce, Pto. Solo, Complejo Industrial, Muelle maderero, Instalaciones terminal de ferrocarriles nacionales, Aeropuerto de Carga Agua dulce)
Viaductos Estero Aguacate y Aguacatico
Vía al puerto industrial de aguadulce (Gallinero-Aguadulce)

3- Sub sistema arterial básico

Son las vías e infraestructura que componen la red básica de la ciudad y son por lo tanto determinantes de la estructura y forma urbana. Canalizan el tránsito correspondiente fundamentalmente a los que se desplazan entre sectores urbanos y suburbanos.

Definición de los Componentes del subsistema arterial básico

a-Vías arterias principales.- Estas vías conforman la red vial básica de la ciudad considerada como un todo. Conectan sectores urbanos y suburbanos distantes, integrándolos a la actividad urbana propiamente dicha. Tienen características geométricas que le permiten alojar volúmenes vehiculares intensos a velocidades medias. Todos los movimientos de larga distancia, desde y dentro de la ciudad, se deben canalizar a lo largo de estas vías.

b-Vías arterias secundaria.- Estas vías distribuyen el tránsito dentro de las áreas residencias, industriales, comerciales, institucionales y recreacionales de la ciudad. Constituyen la unión entre las vías arterias principales y las vías de las áreas con uso de suelo claramente definido, es decir, áreas libres de tránsito extraño, en donde predomina el uso del suelo sobre el uso de los vehículos. Su función principal es la alimentar las vías colectoras y las vías arterias principales sin atravesar esta última.

c-Vías colectoras.- Estas vías distribuyen el tránsito dentro de las distintas áreas que conforman la ciudad, permitiendo la accesibilidad directa a las zonas residenciales, institucionales y recreacionales. Son el vínculo entre las vías arterias secundarias y las vías locales.

Componentes del subsistema arterial básico

a-Vías arterias principales:

Av. Simón Bolívar.

Compuesto por diez (10) tramos de la Avenida Simón Bolívar determinados entre once (11) intersecciones viales especiales en la parte continental de la ciudad; y por su prolongación bifurcada a través de las carreteras Simón Bolívar y Cabal Pombo, dentro del perímetro urbano. Estará conformado en su zona vehicular:

-Por dos calzadas centrales aisladas mediante un separador intermedio, que integran la zona vehicular principal, cuyo uso es en doble sentido Para todos sus tramos y para sus prolongación.

-Por una calzada lateral en su costado sur, en siete (7) de los tramos e intersecciones viales especiales (se exceptúan los tramos comprendidos entre las intersecciones No. 15 de las avenidas ferroviarias y Colpuertos en la isla No. 16 de Almaviva entre esta última y la No. 17 del Sena, y entre las intersecciones No. 24 de la Américas y No. 25 del Reten), siendo opcional en su prolongación bifurcada a través de las carreteras Simón Bolívar Y Cabal Pombo e implicar un separador intermedio con respecto a la calzada central.

-Por una calzada lateral en su costado norte, pero esta únicamente para cuatro (4) de dichos tramos (los comprendidos entre las intersecciones viales especiales No. 15 de las avenidas ferroviaria y Colpuertos en la isla y No. 16 de Almaviva ; entre esta última y la No.17 del Sena; entre la intersecciones No. 19 de Juan XXIII y No. 20 del Jardín; y entre la intersecciones No. 21 de Bellavista y No. 22 de la transformación) y para seis (6) de las intersecciones viales se (exceptúan las No. 15 de las Avenidas ferroviarias y Colpuertos, la No. 17 del Sena, la No. 18 del Kennedy, la No. 20 del Jardín y la No. 25 del Reten), siendo opcional en su prolongación bifurcada e implica un separador intermedio con respecto a la calzada central.

-La calzada lateral norte por el tramo comprendido entre las intersecciones No.15 de la Avenidas Ferroviarias y Colpuerto y No. 16 de Almaviva corresponde a la Vía de interconexión Norte v-3 o variante para transporte de carga cuyo uso es un doble sentido e incluye un nuevo puente junto al actual del Piñal e implica una zona para el ferrocarril en el separador intermedio lateral.

-La calzada lateral Norte para el tramo comprendido entre las intersecciones No. 16 de Almaviva y No. 17 del Sena, corresponde a la vía de enlace con la del muelle pesquero, e implica una zona para el ferrocarril en el separador intermedio lateral.

-Las calzadas laterales son para uso en sentido único pero en direcciones contrarias y aisladas mediante separadores, integrando las zonas vehiculares de servicio; pero además se comportan como tales los trayectos muy próximos de vías paralelas cuyo uso es en doble sentido (carretera antigua y calle sexta A y séptima de l Barrio Independencia y Urbanización Ar-9) en el costado Norte.

Y estará final mente conformado en su zona peatonal, por franjas verdes y andenes laterales.

Las siguientes son las dimensiones de los tramos de la Av. Simón Bolívar .

-Eje vial arterial principal norte, recorre desde la ciudadela Buenaventura hacia el costado norte hasta desviarse y llegar al estero Gamboa (E1´007.000-E1´008.000 - N921.500-N923.000)

-Eje vial arterial Principal Av. La Gloria, Va desde Av. Cabal Pombo (Brrio. El caldas) hasta el actual aeropuerto. (E1´009.000-E1´010.000 - N914.000-N919.000).

-Eje arterial principal Av. Sur , Va desde el barrio Antonio Nariño (Comuna 11) pasa por el estero el Pailón, la antigua carretera Simón Bolívar por cercanía Universidad del Pacífico pasa por la Av. La Gloria y recorre todo el sur de la comuna 12 hasta salir por Citronela.

Dimensiones Vías arterial Principal

1- En secciones que no incluyen vías de servicio. (parte continental de la ciudad).
Ancho total: Veinticuatro metros (24 mts)

a- Ancho total vehicular: Dieciséis metros (16 mts), (dos calzadas y un separador intermedio)

- b- Ancho de calzada: Siete metros con veinticinco centímetros (7.25 mts).
- c- Ancho del separador central: Un metro con cincuenta centímetros (1.50 mts).
- d- Ancho total de las zonas peatonales laterales : cuatro metros cada costado (4.00 mts)

2- En secciones que incluyen únicamente una vía de servicio parte Continental de la Ciudad
Anchura total : Treinta y cinco metros con treinta centímetros (35.30 mts).

- a- Anchura total zona vehicular (dos calzadas principales y una de servicios).
dos separadores, uno central y otro lateral : Veinticuatro metros cincuenta y cinco centímetros (24.55 mts).
- b- Anchura de la zona vehicular principal, (dos calzadas y un separador central): dieciséis metros (16.00 mts).
- c- Anchura de la zona vehicular de servicio, Ocho metros con cincuenta de servicio (una calzada y un separador centímetros (8.50 mts) lateral)
- d- Anchura calzada: Siete metros con veinticinco centímetros (7.25 mts).
- e- Anchura del separador central: Un metro con cincuenta centímetros (1.50 mts)
- f- Anchura del separador lateral: Un metro con treinta centímetros (1.30 mts).
- g- Anchura de las zonas: Cuatro metros Norte (4mts) seis metros con setenta y cinco centímetros al sur (6.75 mts)

3- En secciones correspondientes a pares viales (parte insular de la ciudad).
Anchura total de cada vía: Doce metros (12:00 mts)

- a- Anchura total zona vehicular Ocho metros (8.00 mts) (una sola vía).
- b- Anchura de las zonas peatonales. Dos metros en cada costado (2.00 mts).

b-Vías arterias secundarias

Par vial de la Avenida Boyacá (cra. 5ª) y de la carrera cuarta (del área central).

Par vial de las calles Sexta y Séptima y diagonal tercera (del área central)

Par vial de las calles Primera y Segunda (del área central Pueblo nuevo)

Carretera antigua de la Isla (c.5ª).

Anillo vial Jhon F. Kennedy Sn. Francisco, Juan XXIII, Rockefeller, Bellavista, El Cristal, Transformación, Grancolombiana, El Dorado, Los Pinos Panamericano.

Anillo vial Comuna 12 costado norte, Carlos Holmes Trujillo, antigua línea férrea.

Vía Jhon F. Kennedy , Glorieta, Cementerio, vía alterna Interna.

Vía Modelo, Glorieta, El jardín, Lienea Ferrea, Vía Alterna interna.

Anillo Vial Gamboa – Antonio Nariño : Gamboa, 12 de Abril, Independencia, 6 de Enero, Glorieta Grancolombiana, El colon, Antonio Nariño.

Dimensiones de las Vías Arterias Secundarias .

En secciones correspondientes a vías únicas :

- a- Anchura total (en la parte insular de la ciudad) Catorce metros (14.00 mts)
- b- Anchura total (en la parte continental de la ciudad) Dieciocho metros (18.00 mts)
- c- Anchura total de la zona vehicular (en la parte continental e insular de la ciudad). diez metros con cincuenta centímetros (10.50 mts).
- d- Anchura de las zonas peatonales laterales. Un metro con setenta y cinco centímetros en la parte insular de la ciudad en cada costado (1.75 mts). Tres metros con setenta y cinco centímetros en la parte Continental de la ciudad, en cada costado. (3.75mts).

En secciones que incluyen vía férrea y área de reserva para vía de servicio especial y zona verde (parte continental de la ciudad).

- a- Anchura de la zona vehicular principal. Diez metros con cincuenta centímetros (10.50 mts).
- b- Anchura de la zona vehicular de servicio incluyendo el ferrocarril, (una calzada y un Diecisiete metros (17.00 mts. separador lateral y vía férrea).
- c-Anchura de las zonas peatonales laterales Tres metros con veinticinco centímetros en cada costado (3.25 mts)

c- Vías colectoras

Relación de las Vías Colectoras :

Avenida Lara (cra. 17).
Calle del Jorge y del Lleras (cra. 19).
Calle del Firme y del Capricho (cra. 16 y c.3ª).
Calle de la Abeja (cra. 17 c. Del barrio Continental).
Transversal Quince B (del barrio Playita).
Anillo vial norte del continente (de la avenida Simón Bolívar y barrio Oriente a la vía de interconexión norte en el barrio Camilo Torres).
Carrera treinta y dos (del barrio Kennedy)
Carrera treinta y seis (del barrio Juan XXII)
Carrera cuarenta (del barrio Rockefeller)
Carrera cuarenta y siete (del barrio Bellavista)
Carrera cincuenta y uno c. (del barrio transformación)
Carrera cincuenta y tres (del barrio transformación)
Carrera cincuenta y ocho (de los barrios Carmen y Dorado).

Dimensiones de las Vías Colectoras

En secciones correspondientes a únicas (parte insular y continental de la ciudad).

Anchura total: Trece metros (13.00 mts).

a- Anchura total de la zona vehicular. Nueve metros (9.00 mts).

b- Anchura de las zonas peatonales laterales. Dos metros en cada costado (2.00 mts).

4-Subsistema de vías marginal y paisajístico.

Conjunto de vías que separan áreas urbanizables de áreas no urbanizables, o áreas construidas de áreas destinadas a áreas libres, o áreas construidas de áreas de reserva forestal, recreacionales, de servicios públicos como también las vías que por su localización y características topográficas y de ocupación de sus zonas colindantes deben tener un tratamiento especial en sus zonas de aislamiento, como también la infraestructura complementaria para su debido funcionamiento .

Componentes del subsistema marginal y paisajístico

Vías Marginal paisajísticas

Av. Malecón sur isla

Vía Estero San Antonio: Barrio Rockefeller, San Francisco, Juan XXIII, Parque ecológico

Antigua línea férrea

Vía Citronela Río Dagua, La Gloria.

Secciones Transversales Vías Urbanas.

5-Subsistema de transporte acuático.

Es el conjunto de infraestructura necesaria para el servicio del transporte acuático fluvial.

Componentes del subsistema de transporte acuático fluvial.

Vía acuática Estero san Antonio
Vía acuática Estero Hondo
Vía acuática El pailón

Realizar estudios y adecuaciones para el funcionamiento de los siguientes Terminales del subsistema acuático fluvial localizados en el territorio urbano:

- Muelle Turístico
- La Playita
- San Francisco
- El Olímpico
- El Pailón
- El jardín
- Gamboa

Estrategias en la Jerarquización Vial Urbana.

Se dispone como estrategia para la clasificación y jerarquización de las vías e intersecciones de la Red Vial Urbana, las siguientes categorías que representan diferentes grados de importancia y caracterización, originadas en las funciones que cumplen y en las especificaciones que les son propias a saber:

- EJE VIAL URBANO (V-1)
- VÍAS ARTERIAS PRINCIPALES (V-2)
- VÍAS ARTERIAS SECUNDARIAS (V-3)
- VÍAS COLECTORAS (V-4)
- VÍAS LOCALES PRINCIPALES (V-5)
- VÍAS LOCALES SECUNDARIAS (V-6)
- INTERSECCIONES VIALES ESPECIALES (I-E)
- INTERSECCIONES VIALES ORDINARIAS (I-O)

CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES VIALES.

Se adoptan las siguientes definiciones principales según las características de la siguiente manera:

EJE VIAL URBANO (V-1)

Es el que constituye el elemento básico del sistema de circulación en la parte continental de la ciudad, con el carácter de la autopista para tráfico mayor de penetración urbana principal y de interconexión regional, prolongándose por las carreteras Cabal Pombo y Simón Bolívar; cuyo uso es preferencial (prioridad de paso) con respecto al de las demás categorías (V-2, V-3, V-4, V-5 y V-6).

VÍAS ARTERIAS PRINCIPALES (V-2)

Son las que constituyen los elementos básicos del sistema de circulación en la parte insular de la ciudad en continuación correspondiente a la parte continental, con el carácter de vías para tráfico mayor de penetración urbana complementaria y de interconexión con el Eje Vial Urbano; y cuyo uso es preferencial (prioridad de paso) con respecto al de las demás categorías, excepto con la del Eje Vial Urbano (V-1).

VIAS ARTERIAS SECUNDARIAS (V-3)

Son las que sirven al sistema básico de circulación (Vías V-1 y V-2), tanto en la parte insular de la ciudad como en la continental; con el carácter de vías para tráfico medio y de penetración urbana alterna a la principal y de interconexión perimetral de sectores; y cuyo uso es preferencial (prioridad de paso) con respecto al de las demás categorías, excepto con las del Eje Vial Urbano (V-1) y vías arterias principales (V-2).

VIAS COLECTORAS (V-4)

Son las que sirven principalmente al sistema secundario de circulación (Vías V-3), tanto en la parte insular de la ciudad como en la continental; con el carácter de vías para tráfico preferencial (prioridad de paso) solo con respecto al de las categorías de las vías locales principales (V-5) y secundarias.

VIAS LOCALES PRINCIPALES (V-5)

Son las que sirven tanto al sistema secundario de circulación (Vías V-3) como al colector (Vías V-4) en toda la ciudad con el carácter de vías para tráfico de penetración y servicio interior principal de los barrios; y cuyo uso es preferencial (prioridad de paso) solo con respecto al de las vías locales secundarias (V-6).

VIAS LOCALES SECUNDARIAS (V-6)

Son las que sirven al sistema local principal (V-5) en toda la ciudad; con el carácter de vías para tráfico menor y de servicio interior de los barrios, y cuyo uso no es preferencial con respecto al de las demás categorías dispuestas.

INTERSECCIONES VIALES ESPECIALES (I.E)

Son las que articulan el sistema básico y el sistema secundario de circulación en toda la ciudad, (Vías V-1, V-2, V-3 y V-4); con el carácter diverso y peculiar correspondiente a cada situación, especialmente en el Distrito central, en el sector del Terminal Marítimo y de la zona industrial insular y continental y el sector de la Avenida Simón Bolívar; y en cuyo uso, son de carácter preferencial (prioridad de paso) las vías de categoría mayor con respecto a las de categoría menor.

INTERSECCIONES VIALES ORDINARIAS (I.O)

Son las que articulan el sistema colector y local de circulación en toda la ciudad (vías V-4, V-5 y V-6) con características prototipo.

CARACTERISTICAS FISICAS VIALES

Se dispone de los elementos componentes de las secciones prototipo de la Red Vial Urbana y que las dimensiones mínimas para el total de estas secciones y para las zonas vehiculares y peatonales, de acuerdo con su categorización respectiva, serán las siguientes:

EJE VIAL URBANO (V-1)

COMPONENTES DEL EJE VIAL URBANO (V-1)

Compuesto por diez (10) tramos de la Avenida Simón Bolívar determinados entre once (11) intersecciones viales especiales en la parte continental de la ciudad; y por su prolongación bifurcada a través de las carreteras Simón Bolívar y Cabal Pombo, dentro del perímetro urbano; estará conformado en su zona vehicular.

Por dos calzadas centrales aisladas mediante un separador intermedio, que integran la zona vehicular principal, cuyo uso es en doble sentido para todos sus tramos y para su prolongación.

Por una calzada lateral en su costado sur, en siete (7) de los tramos e intersecciones viales especiales (se exceptúan los tramos comprendidos entre las intersecciones #15 de las avenidas ferroviaria y Colpuertos en la Isla y #16 de Almaviva entre esta última y la #17 del SENA y entre las intersecciones #24 de las Américas y #25 del Retén), siendo opcional su prolongación bifurcada a través de las carreteras Sin Bolívar y Cabal Pombo e implica un separador intermedio con respecto a la calzada central.

Por una calzada lateral en su costado norte, pero esta únicamente para cuatro (4) de dichos tramos (los comprendidos entre las intersecciones viales especiales #15 de las Avenidas: ferroviaria y Colpuertos en la Isla y #16 de Almaviva; entre esta última y la #17 del SENA; entre las intersecciones #19 Juan XXIII y #20 del Jardín; y entre las intersecciones #21 de Bellavista y #22 de la Transformación) y para seis(6) de las intersecciones viales (se exceptúan las #15 de las avenidas ferroviaria y Colpuertos, la # 17 del SENA, la #18 de Kennedy, la #20 del Jardín y la # 25 del Retén), siendo opcional en su prolongación bifurcada, e implican un separador intermedio con respecto a la calzada central.

la calzada lateral norte para el tramo comprendido entre las intersecciones #15 de las avenidas ferroviaria y colpuertos y #16 de almaviva corresponde a la vía de interconexión norte v-3 ó variante para transporte de carga cuyo uso es un doble sentido e incluye un nuevo puente junto al actual del piñal e implica una zona para el ferrocarril en el separador intermedio lateral.

la calzada lateral norte para el tramo comprendido entre las intersecciones #16 de almaviva y #17 del sena, corresponde a la vía de enlace con la del muelle pesquero, e implica una zona para el ferrocarril en el separador intermedio lateral.

las calzadas laterales son para uso en sentido único pero en direcciones contrarias y asiladas mediante separadores, integrando las zonas vehiculares de servicio; pero además se comportan como tales los trayectos muy próximos de vías paralelas cuyo uso es en doble sentido (carretera antigua y calles sexta a y séptima del barrio independencia y urbanización ar-9) en el costado norte; y estará finalmente conformado en su zona peatonal, por franjas verdes y andenes laterales.

Dimensiones De Eje Vial Urbano (V-1)

En secciones que no incluyen vías de servicio, (parte continental de la ciudad), anchura total: veinticuatro metros (24 mts)

anchura total zona vehicular (dos calzadas y un separador intermedio): dieciséis metros (16.00 mts)

anchura de calzada : siete metros con veinticinco centímetros (7.25 mts)

anchura del separador central: un metro con cincuenta centímetros (1.50 mts)

anchura total de las zonas peatonales laterales: cuatro metros cada costado (4:00 mts)

En secciones que incluyen únicamente una vía de servicio (parte continental de la ciudad), anchura total: treinta y cinco metros con treinta centímetros (35.30mts)

anchura total zona vehicular (dos calzadas principales y una de servicio, dos separadores, uno central y otro lateral): veinticuatro metros cincuenta y cinco centímetros (24,55 mts).

anchura de la zona vehicular principal (dos calzadas y un separador central): dieciséis metros (16.00 mts)

anchura de la zona vehicular de servicio (una calzada y un separador lateral): ocho metros con cincuenta centímetros (8.50 mts)
anchura de calzada : siete metros con veinticinco centímetros (7.25 mts)
anchura del separador central : un metro con cincuenta centímetros (1.50 mts)
anchura del separador lateral : un metro con treinta centímetros (1.30 mts)
anchura de las zonas: cuatro metros norte (4.00 mts) seis metros con setenta y cinco centímetros al sur (6.75 mts) en secciones que incluyen únicamente una vía de servicio y vía férrea: (coinciden en la vía de servicio con la vía de interconexión norte v-3 o cargante para transporte de carga)
anchura total: Cuarenta metros con veinticinco centímetros (40.25 mts)
anchura total zona vehicular (dos calzadas principales y una de servicios; dos separadores, uno central y otro lateral que incluye la vía férrea) veintinueve metros con cincuenta centímetros (29.50 mts)
anchura de la zona vehicular principal (dos calzadas y un separador central quince metros (15.00 mts)
anchura de la zona vehicular de servicio (una calzada y un separador lateral que incluye la vía férrea) catorce metros con cincuenta centímetros (14.50 mts)
anchura de calzada principal: siete metros (7.00 mts) anchura de calzada de servicio o vía v-3 de interconexión norte: siete metros con cincuenta centímetros (7.50 mts)
anchura del separador central un metro (1.00 mts)
anchura del separador lateral que incluye la vía férrea siete metros (7:00 mts)
anchura de las zonas peatonales laterales: cuatro metros al norte (4:00 mts) seis metros con setenta y cinco centímetros (6.75 mts)
en las secciones que incluyen dos (2) vías de servicio (parte continental de la ciudad) anchura total: cuarenta y tres metros con ochenta y cinco centímetros (43.85 mts)
anchura total zona vehicular (dos calzadas principales y dos de servicios; tres separadores, uno central y dos laterales treinta y tres metros con diez centímetros (33.10 mts)
anchura de la zona vehicular principal, (dos calzadas y un separador central) dieciséis metros (16.00 mts)
anchura de cada zona vehicular de servicio (una calzada y un separador lateral ocho metros con cincuenta y cinco centímetros (8:55 mts)
anchura de calzadas siete metros con veinticinco centímetros (7.25 mts)
anchura del separador central un metro con cincuenta centímetros (1.50 mts)
anchura del separador lateral un metro con treinta centímetros (1:30 mts)
anchura de las zonas peatonales laterales cuatro metros al norte (4:00 mts) seis metros con setenta y cinco centímetros (6.75 mts)

RELACIÓN DE LA VIAS DEL EJE VIAL URBANO (V-1)

Avenida Simón Bolívar del continente (Del Piñal al Retén) y carreteras Cabal Pombo y Simón Bolívar.

LAS VIAS ARTERIAS PRINCIPALES (V-2)

COMPONENTES DE LAS VIAS ARTERIAS PRINCIPALES (V-2)

Estarán conformadas en su zona vehicular:

Por dos calzadas para uso en doble sentido aisladas mediante un separador central que integran la zona vehicular única, o sea, sin calzada de servicio, en la parte insular de la ciudad.

Por dos vías, separadas por zonas libres o construidas, con el carácter de pares viales cuyo uso es en un solo sentido pero con direcciones contrarias para cada una, en el sector insular de la ciudad. Y estarán conformadas en su zona peatonal, por franjas verdes y andenes laterales.

DIMENSIONES DE LAS VIAS ARTERIAS PRINCIPALES (V-2)

En secciones con separador central y que no incluyen vías de servicios (parte insular de la ciudad)

Anchura total: veinticinco a veintiocho metros (25 a 28 mts)
anchura total zona vehicular (dos calzadas únicas y un separador central) dieciocho metros (18:00 mts)
anchura de calzada siete a siete metros con cincuenta centímetros (7 a 7.50 mts)
Anchura del separador central cuatro a tres metros (4 a 3 mts)
anchura de las zonas peatonales laterales: tres metros con cincuenta centímetros a cinco metros en cada costado (3.50 a 5 mts)

En secciones correspondientes a pares viales (parte insular de la ciudad)

Anchura total de cada vía, doce metros (12.00 mts)
Anchura total zona vehicular (una sola vía) ocho metros (8:00 mts)
Anchura de las zonas peatonales dos metros en cada costado (2:00 mts)

RELACION DE LAS VIAS ARTERIAS PRINCIPALES (V-2)

Avenida Simon Bolivar de la isla (c. 6a)
Avenida Colpuertos (c. 7ª cra 19 d)
Prolongacion de la avenida Colpuertos (c.7ª y 8ª y cra.8ª)
Par vial de la avenida boyaca (cra. 5ª) y de la carrera cuarta (del área central)
Par vial de las calles sexta y séptima y diagonal tercera a (del área central)
Par vial de las calles primera y segunda (del área central y de pueblo nuevo)
Par vial de las calles valencia y de los alemanes (cras. 9ª y 10ª)

LAS VIAS ARTERIAS SECUNDARIAS (V-3)

COMPONENTES DE LAS VIAS ARTERIAS SECUNDARIAS (V-3)

Estarán conformadas en su zona vehicular:

Por una sola calzada para uso en doble sentido sin calzada de servicio en toda la ciudad; o la zona vehicular principal para un solo caso en la parte continental.

Con inclusión de la vía férrea para éste último caso, y la opción de una vía lateral especial, que integran una zona vehicular de servicio; así como de áreas verdes intermedias.

Y estarán conformadas en su zona peatonal, por franjas verdes y andenes laterales en la parte continental de la ciudad, y solo por andenes en la parte insular.

DIMENSIONES DE LAS VÍAS ARTERIAS SECUNDARIAS (V-3)

En secciones correspondientes a vías únicas:

anchura total (en la parte insular de la ciudad) catorce metros (14.00 mts)
Anchura total (en la parte continental de la ciudad) dieciocho metros (18.00 mts)

Anchura total de la zona vehicular (en la parte continental e insular de la ciudad): diez metros con cincuenta centímetros. (10.50 mts)

anchura de las zonas peatonales laterales. Un metro con setenta y cinco centímetros en la parte insular de la ciudad, en cada costado (1.75 mts) tres metros con setenta y cinco centímetros en la parte continental de la ciudad en cada costado. (3.75 mts).

En secciones que incluyen vía férrea y área de reserva para vía de servicio especial y zona verde (parte continental de la ciudad)

Anchura de la zona vehicular principal : diez metros con cincuenta centímetros (una calzada). (10.50 mts)

Anchura de la zona vehicular de servicio, incluyendo el ferrocarril :diecisiete metros. (17.00 mts) (una calzada y un separador lateral y vía férrea).

Anchura de las zonas peatonales laterales: tres metros con veinticinco centímetros en cada costado (3.25 mts)

RELACIÓN DE LAS VIAS ARTERIAS SECUNDARIAS (V-3)

Avenida ferroviaria (c. 8ª y cra. 21c)

Prolongacion de la avenida ferroviaria (c.8ª)

Carretera antigua de la isla (c. 5a)

Calle de la loma (cra. 6ª)

Calle victoria (cra. 11ª)

Carrera decima (del área aledaña al colegio pascual de andagoya)

Via perimetral sur de la isla (cra. 20 y c. 16)

VIA DE INTERCONEXION NORTE DEL CONTINENTE (Del Piñal a la carretera Cabal Pombo) (del Piñal a Almaviva, Diagonal 22A Calle 8ª, Calle 7ª, Vía férrea hasta la Independencia, Vía por la línea de conducción del acueducto hasta la carretera Cabal Pombo en inmediaciones de la Vía a Citronela) (con un ramal en la Cra. 23 y Calle 70).

VIA A GAMBOA (De la Independencia hasta el limite norte del Perímetro urbano).

VIA DE INTERCONEXION SUR DEL CONTINENTE (Del barrio Kennedy a Nueva Frontera). (Cra. 32, Barrio Kennedy, Calle 3 del anterior y del barrio Juan XXIII, Cra. 38 y Calle 1ª de los barrios Rockefeller y Bellavista, Diagonal 1ª y Transversal 51 del barrio Cristal, Cra. 51 del barrio Transformación, bordeando el Club de Puertos hasta la Calle 4ª Sur de Carmen Dorado y por ésta hasta la calle de Colmolduras y hasta la calle 4ª Sur de los barrios Nueva Granada, El Ruiz, Las Palmas, hasta La Calle 1ª y Diagonal 1ª de los barrios La Libertad y Nueva Frontera, hasta la Carretera Cabal Pombo)

LAS VIAS COLECTORAS (V-4)

COMPONENTES DE LAS VIAS COLECTORAS (V-4)

Estarán conformadas en su zona vehicular :

Por una sola calzada para uso en doble sentido que integra la zona vehicular única, o sea, sin calzada de servicio en toda la ciudad.

Y estarán conformadas en su zona peatonal, por andenes laterales.

DIMENSIONES DE LAS VIAS COLECTORAS (V-4)

En secciones correspondientes a únicas (partes insular y continental de la ciudad)

Anchura Total: trece metros. (13.00 mts)

Anchura total de la zona vehicular. nueve metros. (9.00 mts)

Anchura de las zonas peatonales laterales: dos metros en cada costado (2.00 mts)

RELACION DE LAS VIAS COLECTORAS (V-4)

Avenida lara (cra. 17)

Calle del jorge y del lleras (cra. 19)

Calle del firme y del capricho (cra. 16 y c. 3a)

Calle de la abeja (cra 17 c, del barrio centenario)

Transversal quince b (del barrio playita)

Via perimetral norte del continente (de la avenida simón bolívar y barrio oriente a la vía de interconexión norte en el barrio camilo torres)

Carrera treinta dos (del barrio kennedy)

Carrera treinta seis (del barrio juan xxiii)

Carrera cuarenta (del barrio rockefeller)

Carrera cuarenta y siete (del barrio bellavista)

Carrera cincuenta y uno c. (del barrio transformación)

Carrera cincuenta y tres (del barrio transformación)

Carrera cincuenta y ocho (de los barrios carmen y dorado)

Via de interconexión sur oriental del continental (de los barrios la transformación al panamericano).

Via de interconexiones de la carrera cincuenta y siete a (entre la intersección #23 y la vía de interconexión norte y vía férrea).

Via de interconexión de la carrera sesenta y seis (entre la intersección # 24 y la vía de interconexión norte y vía férrea)

Via de interconexión del conjunto de las carreras sesenta y nueve, ochenta y ochenta y uno (desde la vía férrea hasta la quebrada mondomo y vía a la gloria)

Via de interconexión del conjunto de las carreras ochenta y uno a hasta la carrera cabal pombo (barrios carlos holmes y nueva frontera, cerca de la cra. 93)

LAS VIAS LOCALES PRINCIPALES (V-5)

COMPONENTES DE LAS VIAS LOCALES PRINCIPALES (V-5)

Estarán conformadas en su zona vehicular por una sola calzada para uso en doble sentido, a excepción de las que toman el carácter de pares viales en el área central, en cuyo caso, cada calzada será usada en sentido único pero con dirección contrarias entre si.

Y estarán conformadas en su zona peatonal, por andenes laterales.

DIMENSIONES DE LAS VIAS LOCALES PRINCIPALES (V-5) :

En secciones correspondientes a vías únicas (toda la ciudad) o pares viales (parte insular)

Anchura Total de cada vía : once metros (11.00 mts)

Anchura total de la zona vehicular de cada vía (una calzada) : siete metros con cincuenta centímetros (7.50 mts)

Anchura de las zonas peatonales laterales : un metro con setenta y cinco centímetros. (1.75 mts)

RELACIÓN DE LAS VIAS LOCALES PRINCIPALES (V-5)

Carrera diecisiete (de los barrios montechino y playita)
Carrera trece (del barrio centenario)
Carrera sexta c (del barrio nayita)
Calle octava (del área central)
Conjunto vial de las calles quinta, quinta a y diagonal cuarta b (del barrio pueblo nuevo) y carrera séptima
Par vial de las calles tercera y cuarta (del área central)
Par vial de las carreras cuarta y quinta (del área central)
Conjunto de la calle tercera b y carrera doce (de los barrios montechino y santander)
Carretera antigua del continente (c. 7ª de los barrios santa fe, jardín y miraflores)
Carrera treinta (del barrio kennedy)
Carrera treinta y cuatro (de los barrios kennedy y san francisco)
Carrera treinta y cinco (del barrio juán xxiii)
Via cinturón del jardín (cras. 37 y 40, c. 7ª b)
Carrera treinta y ocho (entre avenida simón bolívar y calle 36)
Carrera treinta y nueve (del barrio 14 de julio)
Carrera cuarenta y uno b (del barrio maría eugenia)
Carrera cuarenta y cuatro (del barrio bellavista)
Via cinturón del oriente (cra. 45, c. 11, tr.47b)
Carrera cuarenta y ocho (del barrio bosques municipal)
Conjunto vial de la carrera cincuenta y de su prolongación
Hasta la transversal cincuenta y uno (o dg. 10 sur en el sitio) (de los barrios la popa y bosque municipal)
Conjunto vial de las carreras cincuenta y dos y cincuenta y cinco, cincuenta y cinco a y de la calle décima (del barrio bosque municipal, inemdip, urb. Ar 9 y alrededores)
Via cinturón del carmen dorado cascajal (cras 56a y 61, c.3ª sur y dg. 2a sur)
Conjunto vial de la carrera cincuenta y nueve y de la diagonal novena (del barrio la independencia)
Conjunto vial de las calles sexta a la calle séptima, de la transversal 63 y de la carrera 64c (del barrio la independencia)
Calle novena (de los barrios independencia, bolívar y camilo torres)
Calle once (del barrio I independencia)
Conjunto vial de la calle sexta y de la carrera sesenta y ocho (de los barrios bolívar y camilo torres)
Via principal de la urbanización colpuertos
Conjunto vial de la carrera setenta y dos (72) y transversal
Setenta y seis (76) (de la calle 5a hasta la quebrada mondomo)
Conjunto vial de la carrera sesenta y nueve (69) y la calle 5ª (entre carrera 66 y carrera 80 barrios independencia, las américas bolívar y santander)
Conjunto vial de las carreras setenta y tres (73) y setenta y cuatro (74) (entre la transversal 76 y el barrio nueva granada)
Conjunto vial de las carreras ochenta y cinco (85) y ochenta y seis (86) (barrios las palmas, cabal pombo y la libertad)

LAS VIAS LOCALES SECUNDARIAS (V-6)

COMPONENTES DE LAS VIAS LOCALES SECUNDARIAS (V-6)

Estarán conformadas en su zona vehicular por una sola calzada para uso en sentido único, en la mayoría de los casos, en los cuales tomarán el carácter de pares viales, y para uso en doble sentido en los demás.

Estarán conformados en su zona peatonal por franjas verdes y andenes laterales en la parte continental y solo por andenes en la parte insular.

DIMENSIONES DE LAS VIAS LOCALES SECUNDARIAS (V-6)

En secciones correspondientes a Vías únicas :

Anchura Total (en la parte insular de la ciudad) diez metros. (10.00mts)
anchura total (en la parte continental de la ciudad) :catorce metros. (14.00 mts)
anchura total de la zona vehicular (en la parte insular de la ciudad) siete metros (7.00 mts)
anchura total de la zona vehicular, en la parte continental de la ciudad, siete metros (7.00 mts)

Anchuras de las zonas peatonales laterales: un metro con cincuenta centímetros en la parte insular de la ciudad en cada tres metros con cincuenta centímetros (1.50 mts) en la parte continental de la ciudad en cada costado (3.50 mt5)

En secciones correspondiente a pares viales:

Anchura Total de cada vía (en la parte insular de la ciudad): nueve metros. (9.00 mts)
anchura total de cada vía (en la parte continental de la ciudad) trece metros. (13.00 mts)
anchura total de la zona vehicular de cada vía (en la parte insular de la ciudad) seis metros (6.00 mts)

anchura total de la zona vehicular de cada vía (en la parte continental de la ciudad) (una calzada) seis metros. (6.00 mts)

Anchura de las zonas peatonales laterales un metro con cincuenta centímetros en la parte insular de la ciudad en cada costado (1.50 mts) y tres metros con cincuenta centímetros en la parte continental de la ciudad en cada costado (3.50 mts)

RELACION DE LAS VIAS LOCALES SECUNDARIAS (V-6)

Conjunto vial de las calles primera b y segunda y de la carrera Diecisiete f (de los barrios lleras y lopez pumarejo)
Conjunto vial de la transversal 17b y de la calle cuarta (del barrio montechino)
Calle cuarta y cuarta a (barrio santander y el firme)
Carrera once (barrio santander)
Conjunto vial de la calle cuarenta y carrera octava (del barrio pueblo nuevo)
Carrera ventisiete (del sector industrial del piñal)
Par vial de las calles cuarta y cuarta a (de los barrios kennedy y juan xxiii)
Par vial de las carreras treinta y ocho a y b (del barrio xxiii)
Conjunto vial de las calles cuarta a y quinta (de los barrios maría eugenia y bellavista)
Conjunto vial de las calles novena y decima y de la carrera cuarenta y ocho (del barrio bosques municipal)
Conjunto vial de las calles septima y de la carrera treinta y ocho (del barrio jardin) ~:
Carrera cuarenta a (del barrio el jardin)
Via cinturón del inem dip y ar-9 (primera parte: cra. 52, dg. 7a c. 10) (segunda parte: c. 10, crs. 55f y 56 c)
Conjunto vial de la calle y de la diagonal tercera, de la calle cuarta a y de la carrera cincuenta y dos y cincuenta y cuatro (en el barrio la transformación)

LAS INTERSECCIONES VIALES ESPECIALES (I.E)

COMPONENTES

Estarán conformadas en su zona vehicular por tres (3) ó más calzadas para uso en doble y/o único sentido; y en su zona peatonal por andenes y franjas verdes laterales o solo por andenes; y cuya organización de conjunto requiere de un diseño propio para cada intersección, los cuales en forma general se adoptan mediante el presente acuerdo.

Relación de las intersecciones viales especiales (ie)

Intersección vial especial #1 de la aduana
Intersección vial especial #2 de acuavalle
intersección vial especial #3 de la puerta raymond
intersección vial especial #4 del f.8
Intersección vial especial #5 de la portuguesa
Intersección vial especial #6 del pascual de andagoya
Intersección vial especial #7 de pueblo nuevo
Intersección vial especial #8 de la curva
Intersección vial especial #9 de mayolo
Intersección vial especial #10 de Venezuela
Intersección vial especial #11 de los paraboloides
Intersección vial especial #12 del Jorge
Intersección vial especial #13 de la esso
Intersección vial especial #14 de algranel
Intersección vial especial #15 de colpuertos y del ferrocarril
Intersección vial especial #16 de almaviva
Intersección vial especial #17 del sena
Intersección vial especial #18 de juan xxiii
Intersección vial especial #19 del jardín
Intersección vial especial #20 de bellavista
Intersección vial especial #21 de la transformación
Intersección vial especial #22 de la independencia
Intersección vial especial #23 de las americas
Intersección vial especial #24 del reten

LAS INTERSECCIONES VIALES ORDINARIAS (I.O)

COMPONENTES

Estarán conformadas en su zona vehicular por dos (2) ó más calzadas para uso en doble y/o único sentido; en su zona peatonal, por franjas verdes laterales o solo por andenes; y cuya organización de conjunto no requiere de un diseño especial para cada intersección; sino que se pueden aplicar modelos prototipo.

Estos componentes, y su dimensión, serán le referencia básica para la ejecución de los proyectos y obras viales faltantes y para la expedición de líneas de parámetro o demarcación de los predios correspondientes, incluso en las vías ya existentes; y su localización requerirá algunos casos, de precisiones obvias inherentes a un desarrollo más específico pero coherente con lo dispuesto en el presente acuerdo.

LINEAS DE PARAMENTO.

Disponer que por intermedio de las líneas de paramento o demarcación predial, cuyos trazados se constituyen en los límites laterales de las vías, y cuya expedición se hace periódicamente por parte de la Oficina de Planeación Municipal, como requerimiento previo de las licencias de construcción de las edificaciones.

Preservar las secciones viales mínimas, de conformidad con los prototipos dispuestos en el presente documento y de manera que dichas secciones se puedan ir conformando paulatinamente, teniendo en cuenta sus componentes así mismo se han formulado.

Cuando los requerimientos de línea de paramento o demarcación predial sean individuales, como ocurre por lo general en los casos que no tratan de construcciones masivas, no debe definirse su trazado únicamente para el predio en cuestión sino para toda una cuadra como mínimo, precisándose la aplicación de las presentes disposiciones; las cuales, si bien se fundamentan en las condiciones de los existentes y en sus posibilidades de renovación tienen necesariamente un carácter prototipo que define una meta factible de alcanzar en estos términos, mediante su adaptación el sitio específico en consideración.

Cuando se trata de apertura de nuevas vías o de la transformación de otras existentes, o de programas masivos de construcción de edificaciones, con mayor razón y facilidad las líneas de paramento; definirán de conformidad con las secciones viales prototipo dispuestas en el presente Acuerdo.

Establecer un proceso constante para el estudio detallado de todas las vías pertenecientes a la Red Urbana, por la administración Municipal con el fin de precisar, el trazado de las líneas de paramento o demarcación predial definitivo y de los componentes respectivos de las vías; y en consecuencia, de las áreas de reservas requeridas.

Definiciones de Elementos del Sistema Vial

Se definen las siguientes elementos que conforman el Sistema Vial como términos comunes que debe conocer la comunidad en general:

ANDÉN O ACERA: es la franja lateral de la vía pública, destinada al tránsito de peatones, debidamente conformada en material duro continuo. Su dimensión varía de acuerdo con el tipo de vía a que pertenezca, correspondiendo la mayor amplitud, a vías locales y semipeatonales, y en zonas donde la afluencia peatonal sea intensa.

AVENIDAS: Son las vías urbanas que por amplitud de su ancho e intensidad de uso reciben tal calificativo

CALLES: Son aquellas vías cuya dirección predominante es de oriente a occidente y viceversa.

CALZADA: es la zona de la vía destinada exclusivamente a la circulación de vehículos motorizados. Puede ser central, intermedia o lateral de (servicio), de acuerdo con el tipo de vía. Su dimensión está determinada por el número de carriles.

CARRIL: corresponde a la franja longitudinal en que se divide una calzada, con ancho suficiente para la circulación de un vehículo. Su dimensión varía según el tipo de vía y está determinada por las características de circulación que se pretenda obtener.

CARRERAS: Son aquellas vías cuya dirección es de sur a norte o viceversa.

CONJUNTOS VIALES : Son las vías de doble sentido para la circulación vehicular, cuyas trayectorias se continúan unas a otras o se entrecruzan, para integrar un micro sistema vial en función de una destinación y objetivo idénticos; correspondiendo en el presente acuerdo, a ejemplos en las categorías de vías locales principales (V-5) y secundarias (V-6); de las partes continental de la ciudad.

DIAGONALES : Son aquellas vías que en relación a la dirección de las calles tienen una desviación hasta de 45°

FRANJAS VERDES: Son las zonas verdes lineales alternas a los andenes laterales de las vías y de dimensiones similares.

INSTALACIONES TERMINALES : Se entiende como instalación terminal aquella que alberga, para cada empresa o unidad de explotación, todos los elementos suficientes para garantizar una eficiente operación de los vehículos vinculados a ella y del personal que la dirige y/o administra.

LINEA DE PARAMENTO O DEMARCAACION Es la que determina el lindero definitivo entre las vías (zonas, vehicular y peatonal) y los predios que dan sobre las mismas; constituyendo los límites laterales de las primeras (zonas de uso y propiedad pública para circulación) y los frentes de las segundas; (zonas de uso y propiedad particular para edificación, incluyendo antejardines privados y/o pórticos públicos).

LINEA DE CONSTRUCCION : Es la línea que determina el contorno de la edificación en el primer piso, pudiendo coincidir o no la línea de paramento o de marcación del predio según haya disposición de antejardines en el mismo o no; pero sin salirse del límite definido por ésta.

SEPARADOR: es la franja longitudinal de la vía, colocada paralelamente a su eje, con el fin de separar calzadas, encauzar flujos de tránsito, y proteger a los peatones. Según su localización y dimensión, puede estar conformado por las zonas duras o verdes. Según su ubicación, pueden ser centrales, intermedios o laterales.

TRAFICO MAYOR, MEDIO Y MENOR : Son rangos del volumen de servicio o número de vehículos por un periodo determinado en las vías, cuyo monto es variable; incluyendo medios de transporte automotor pesado y liviano, y en cuyo límite máximo significan la capacidad de dichas vías.

TRANSVERSALES : Son aquellas vías que en relación a la dirección de las calles, tienen una desviación hasta de 45°.

USOS DEL SUELO: Tipo de funciones o actividades a que se destina cada parte del suelo (terreno) o que pueden admitirse en las edificaciones.

USO PERMITIDO: Es el que no tiene restricción alguna con respecto al tratamiento a que se someten las áreas de actividades y las zonas en que estas se subdividen.

USO COMPATIBLE: Es el uso permitido que por su impacto ambiental, urbanístico o social, no perturba ni obstaculiza las funciones o actividades propias del uso principal, ni es nocivo para la salud, seguridad y tranquilidad pública.

~1 _

USO PRINCIPAL: Es el uso permitido indicado como predominante y que caracteriza a las áreas de actividades y zonas en que estas se subdividen.

USO COMPLEMENTARIO: Es el uso permitido que culmina o perfecciona el desarrollo de las funciones o actividades propias del uso principal.

USO RESTRINGIDO: Es el que tiene limitaciones con respecto al tratamiento a que se someten las áreas de actividades y las zonas en que estas se subdividen, supeditándose al mismo y requiriendo el concepto favorable de la oficina de Planeación Municipal y licencia especial de la Alcaldía.

VIAS : Espacios abiertos de uso público comprendido entre las líneas de paramento o demarcación de los predios; compuestos por una zona vehicular única ó por una principal y otra u otras de servicios, integrados principalmente por calzadas para el tráfico automotor que incluyen separadores en algunos casos; y compuestos por zonas peatonales integradas por andenes para los desplazamientos pedestres que incluyen franjas verdes ornamentales y de sombra, en algunos casos.

VIAS PERIMETRALES : Son las vías cuyos recorridos transcurren en la periferia de distritos o sectores urbanos; correspondiendo en el presente acuerdo, a ejemplos en las categorías de vías arterias secundarias (V-3); de la parte insular y de vías colectoras (V-4) en la parte Continental de la Ciudad.

PARES VIALE: Son las vías paralelas de sentido único pero en direcciones contrarias para la circulación vehicular, que se integran por pares en función de una destinación y objetivo idénticos; correspondiendo en el presente acuerdo, a ejemplos en la categoría de vías arterias principales (V-2), y vías locales principales (V-5) y secundarias (V-)i de las partes insular y continental de la ciudad.

VIAS CINTURON : Son conjuntos viales que rodean total o parcialmente algunos barrios urbanos; correspondiendo en el presente acuerdo a ejemplos en las categorías de vías locales principales (V-5) y secundarias (V-6); de las partes continental de la ciudad.

VIAS DE INTERCONEXION : Son ejemplos de vías arterias secundarias V-3 y colectoras (V-4), de la parte continental de la ciudad.

ZONA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL: es la franja verde longitudinal que se fija a lado y lado de la vía, con el propósito de aislar la zona de circulación de vehículos propiamente dicha de las zonas de circulación peatonal y/o edificables. Para tal efecto deben adecuarse paisajística y ambientalmente, con zonas verdes y/o arborización. También se denomina así la franja longitudinal que separa las calzadas de un canal de aguas lluvias.

4. POLÍTICA PARA LAS REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS

Entender como un sistema estructurado de Servicios Públicos Domiciliarios para la ciudad de Buenaventura, el conjunto de objetivos, normas, acciones, proyectos y decisiones de tipo administrativo, institucional, financiero y de ejecución, orientado a regular el desarrollo ordenado de la infraestructura y prestación de los servicios públicos domiciliarios.

Garantizar la prestación de los servicios públicos domiciliarios a los habitantes de la ciudad de Buenaventura de manera óptima y eficaz.

Propender por mejorar la cobertura y calidad en la prestación de los servicios públicos, para crear condiciones óptimas para una ciudad competitiva.

Trazar políticas para disminuir los altos costos en la prestación de los servicios públicos y sociales.

Adecuar y mejorar toda la red del acueducto urbano por estar obsoleta y controlar las conexiones fraudulentas mediante acciones y normativas rígidas que se hagan cumplir.

Completar y modernizar todo el alcantarillado convencional que no funciona o no existe el cual esta ubicado en la mayor parte del territorio urbano.

Implementar un sistema de aseo que de cobertura al 100% del territorio urbano, mejorando y definiendo las estrategias para acceder a los sectores que presentan dificultad como los de bajamar o sin vías carreteables.

Realizar convenios con entidades y empresas particulares para alcanzar las coberturas que se necesitan de los servicios públicos domiciliarios ,para la ciudad de Buenaventura.

Objetivos

Generar planes integrales de mejoramiento de la cobertura, calidad, continuidad y educación para el sistema de acueductos tanto en la zona urbana como rural.

Realizar planes de mejoramiento de la calidad y cobertura saneamiento ambiental y tratamiento de aguas en los sistemas de alcantarillado urbano .

Implementar el plan integral de manejo de basuras para el área urbana.

Generar un buen control en las zonas de expansión en cuanto al nuevo esquema de trazado urbano, para así optimizar la prestación de los servicios. Para hacer mas eficiente el trazado de redes y disminuir los altos costo y elevados grados de dificultad por el gran desarrollo de redes, multiplicidad de cambios de dirección y complicación de cruces e interconexión.

Garantizar para que toda la cobertura de los servicios públicos se realice atendiendo técnicamente las realidades del entorno físico y climatológico y/o socio cultura de la zona; obedeciendo a una replanificación urbana especialmente en las zonas de bajamar. Estos condicionantes deben ser atendidos por una empresa de carácter mixto la cual deberá planificar, diseñar, ejecutar, operar, controlar y administrar la buena prestación de los servicios.

Desarrollar un sistema de información de servicios públicos del municipio acorde con las políticas y normas que fija la comisión reguladora de servicios de nivel central.

Promover y fortalecer los aspectos ambientales en la prestación de los servicios públicos domiciliarios al igual que mitigar los conflictos ambientales generados por el mal manejo de los mismos.

Adelantar estudios y controles sobre el estado, capacidad y vida remanente de las redes primarias y secundarias de servicios públicos domiciliarios en la ciudad consolidándose especialmente en las áreas sometidas a tratamientos de regularización, redensificación y renovación urbana.

Promover la Gestión de los Servicios Públicos domiciliarios del ámbito municipal.

Ampliar la cobertura de servicios públicos mediante mecanismos que permitan la ejecución y financiación de obras para la instalación de redes.

Definir mecanismos interinstitucionales que permitan coordinación entre los diferentes entes y empresas que prestan los servicios públicos para planear de manera acorde las obras requeridas.

Mejorar la prestación y calidad de los servicios públicos, estableciendo programas de reposición y mantenimiento de redes por deficiencia en la capacidad de prestación del servicio y por su deterioro.

Involucrar a la comunidad en la definición y establecimiento de programas para el control de la gestión que realizan las empresas de servicios públicos domiciliarios.

Estrategias

Continuar la ejecución del plan maestro de alcantarillado diseñado por Acuavalle para la cabecera municipal.

Realizar e implementar el plan maestro de Acueducto para la cabecera municipal.

Estrategias y acciones para el sistema de Aueducto

Acogerse a lo establecido en el Plan Maestro de acueducto.

Mejorar el suministro de agua de la población de Buenaventura ejecutando las siguientes obras.

Adecuación de los tramos deteriorados de la conducción de 20" que sirve al sector denominado los trece barrios.

El complemento de la conducción de 24" que sirve al sector de la isla entre el Jorge y el tanque de almacenamiento de Nayita.

Sustitución y adecuación de la red de bajamar.

Sectorización de la zona oriental y occidental de la isla.

Sustitución de tramos en la red baja del continente y organización de las zonas altas y bajas en el mismo sector.

Línea paralela a la red de 24" y ampliación al almacenamiento en el sector oriental de la isla.

Cumplir con unas metas específicas para la red del acueducto, como son:

Lograr una cobertura del 96%

Mejorar la calidad del agua potable para el consumo humano, sin riesgos de enfermedades.

Propender por realizar un estudio para la cantidad de agua potable requerida hasta el año 2018

Prestación del servicio de acueducto de manera continúa las 24 horas diarias en toda la ciudad de Buenaventura.

Garantizar una confiabilidad en la prestación del servicio a través de una red debidamente balanceada y con el debido control operacional

Reducir las pérdidas del 30%

En este momento no se requiere ampliar la producción de agua, por esto el Plan inicia un proceso de conformación de mallas principales debidamente balanceada, así como complementar los requerimientos de almacenamiento que en estos momentos afectan la eficiencia en la prestación del servicio. Si bien el Municipio necesita de todas estas obras para la población actual y la proyectada aritméticamente hasta el año 2018 tenga este servicio, pero si agregamos a este nuevo proceso de elaboración de un Plan de Ordenamiento Territorial el hecho de declaratoria a este Municipio como Zona Económica Especial de Exportación en donde tendremos un crecimiento industrial y por ente un crecimiento indiscriminado población, la ciudad tiene la posibilidad de

duplicar sus habitantes y será entonces cuando necesitemos aumentar la producción del agua, por ello el POT propone que se debe implementar el Plan Maestro de Acueducto en la construcción de una nueva estructura de capacitación que sirve para alimentar las redes actuales.

Estrategias y acciones para el sistema de Alcantarillado

Acogerse a lo definido en el Plan Maestro de alcantarillado.

Elevar la cobertura de alcantarillado y reducir la contaminación de los canales naturales con las siguientes acciones :

- Realizar la sustitución y adecuación de las redes en la zona insular.
- Adecuación de las zona de bajamar.
- Construir la estación de bombeo de la Inmaculada y colector principal del mismo sitio
- Construir los interceptores en la quebrada Mondomo y Estero el Pailón
- Ejecutar el sistema de alcantarillado en 18 sectores del continente
- Construcción de tres estaciones nuevas en la isla y tubería de impulsión
- Recuperación de las estaciones de bombeo existentes en la isla
- Construcción del colector del barrio Santa Cruz
- Construcción del alcantarillado en el Barrio el firme I y II sectores 1, 2 y 3
- Construcción de la Planta de tratamiento en la isla y factibilidad de tratamiento en el continente que consta de ocho plantas de tratamiento.

En general para mejorar la situación actual de la prestación del servicio, se deben ejecutar las obras prevista en el Plan Maestro de alcantarillado y construir los sistemas de tratamiento de acorde con las obras ya ejecutadas sin crear nuevas alternativas que no pueden ser viables económicamente para el Municipio.

La administración Municipal de Buenaventura, en un mediano plazo realizará el estudio e implementación de la Administración Total del Agua, el cual comprende los sistemas de monitores, captación, potabilización, almacenamiento y distribución del agua potable; los sistemas de alcantarillados s de recolección y transporte de las aguas residuales o servida, sistemas de tratamiento de aguas residuales y uso de uso subproductos , sistemas de captación, transporte y evacuación de aguas lluvias, sistemas de control de escorrentía e inundaciones, sistemas de recirculación y re-uso de las aguas residuales tratadas y sistemas de conservación, recuperación y cuidado del bosque y de las fuentes hídricas.

Permitir el manejo racional y sostenibles del recurso agua como fuente de abastecimiento fundamental para la población del Municipio y para el desarrollo de los servicios públicos domiciliarios.

Las aguas residuales generadas en las actividades domésticas, industriales agropecuarias, recreaciones y mineras que se vierten a las corrientes superficiales, deberán tener un tratamiento que garantice la remoción del 85% de la carga contaminante, medida como DBO y SST. Y siguiendo las normas de vertimiento.

Estrategias y acciones para el sistema de Energía

Se debe elaborar el diseño de un plan estratégico que propenda por las solución de problemas como:

- La interconexión eléctrica nacional

La carencia de instalación técnicas en la zona de bajamar.

La modernización de la extensión de redes principales (no áreas sino subterráneos). Establecer alianzas estratégicas con entidades prestadoras del servicio públicos de energía, que permita consolidar la calidad la confiabilidad y las tarifas de éste servicio con el fin de promover proyectos de generación de energía, en el municipio o en la región buscando la disminución de la vulnerabilidad existente en el municipio.

Protección de las zonas por donde pasan las redes principales.

Promover el desarrollo de fuentes de energía alternativa, solar o eólica en las áreas de parque y de reserva forestal.

Estrategias y acciones para el sistema de Telecomunicaciones

Buenaventura por ser una zona económica especial con futura grande desarrollo económico debe contar con una desarrollada infraestructura de telecomunicaciones que pueda alcanzar la densidad promedio nacional de 40 teléfonos por cada 100 habitantes.

Promover acciones para que los sistemas de comunicación manejen las "tecnologías de punta" que permita la conectividad en todos los niveles.

Estrategias y acciones para el sistema de Poliducto y gasoducto

Buenaventura es atravesada de Oriente a Occidente cuenta por una línea de conducción la cual es propiedad de las empresas ECOPETROL y ESSO, deberán pasar sus instalaciones y redes hacia la zona de Aguadulce.

Estrategias y acciones para el Sistema Aseo y Manejo de Residuos Sólidos

Propender por la prestación del servicio domiciliario de aseo con el componente de CALIDAD en términos de continuidad, frecuencia y eficiencia sin perder el carácter de servicio esencial entendiéndose como tal; recolección, transporte, tratamiento, aprovechamiento y disposición final; implementando el PLAN DE MANEJO INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SOLIDOS diseñado para las necesidades de la Comunidad BONAVERENSE

Objetivo General.

Mejorar las condiciones de salubridad en las 12 comunas. Mediante el Plan de Manejo integral de residuos sólidos en el Municipio de Buenaventura.

Mejorar las condiciones de vida de habitantes del Municipio los cuales se dan siempre y cuando se tenga:

La implementación del Plan de manejo integral de residuos sólido urbanos del Municipio de Buenaventura (5 años).

Construcción del la planta de clasificación de residuo sólido (reciclaje) .

Estrategias

A través del Plan de Manejo Integral de los Residuos Sólidos para el Municipio de Buenaventura , se propende por mejorar los sistema actuales minimizando los riesgos para los seres vivos y el medio ambiente, con la participación de la comunidad como factor definitivo en éste proceso de cambio.

Mejorar los sistemas de Recolección, transporte ,tratamiento, aprovechamiento y disposición final de los residuos sólidos generados en el Municipio.

Diseñar arquitectónicamente la planta de tratamiento de residuos sólidos con las disposiciones técnicas establecidas.

Mitigar el impacto ambiental que producen los residuos sólidos en el sitio de disposición final.

Diseñar una campaña educativa que permita crear conciencia ambiental en el manejo de los residuos sólidos.

Diseñar un plan de aprovechamiento de los residuos sólidos con destino al proceso integral de reciclaje.

Presentar alternativas de organización comunitaria para el manejo de los residuos sólidos aprovechables como fuente generadora de empleo.

Acciones

Realizar un programa que permita prestar un servicio con la tecnología apropiada a las condiciones locales, frecuencias y horarios de recolección y barrido, dando la mejor utilización a los recursos disponibles en beneficio de los usuarios.

El programa de aseo comprende los servicios de:

Recolección.

Transferencia.

Transporte.

Barrido y Limpieza de vías y áreas públicas.

Tratamiento.

Aprovechamiento.

Disposición final.

Recolección.

Para el cumplimiento de las actividades de recolección, se considera importante tener en cuenta los siguientes aspectos:

Sistemas de Recolección: La recolección debe realizarse utilizando el sistema de acera y el de unidades de almacenamiento ubicadas en áreas en las cuales no existe una infraestructura vial adecuada.

Rutas, horarios y Frecuencia: Las rutas y horarios establecidos para el servicio de recolección deben ser divulgados, utilizando medios escritos como volantes y en las facturas de cobro de los servicios de aseo .

Frecuencia de recolección de residuos sólidos urbanos según origen de generación

CATEGORIA	FRECUENCIA	JUSTIFICACION	CONSIDERACIONES ESPECIALES
DOMESTICOS	2 Veces x Semana	Son en alto porcentaje orgánicos biodegradables de rápida descomposición	Siempre y cuando se instalen contenedores en los barrios que técnicamente lo demanden.
INSTITUCIONALES	2 Veces x Semana	La acumulación por volúmenes generado terminan en la calle contaminando.	La concentración de personas demanda mayores garantías en aspectos higiénicos.
COMERCIALES	2 Veces x Semana	Acumulación de grandes volúmenes	Contaminados con orgánicos
INDUSTRIALES	DIARIO	Tomando como base la	Acelerada

		Industria Pesquera	descomposición contaminando el mar.
HOSPITALARIOS	DIARIO	Son considerados peligrosos.	Exigen rápido tratamiento y disposición final, proliferación de virus y bacterias.
PLAZAS DE MERCADO	DIARIO	Malos olores y contaminación por los orgánicos en descomposición.	Lixiviados contaminando las superficies.

Almacenamiento y presentación

Exigir a los usuarios las condiciones establecidas para la recolección de basura.

Iniciar inmediatamente la aplicación de la Campaña Educativa propuesta, en la parte de promover la separación en la fuente.

Solicitar a los usuarios del servicios de aseo el almacenamiento de los residuos sólidos separados en bolsas plásticas utilizando los colores distintivos internacionales :

Residuos aprovechables - Color blanco.

Residuos orgánicos - Color negro

Utilizar recipientes retornables construidos en plástico con tapa, los cuales deben ser lavados permanentemente, en este caso la recolección debe ser programada para recoger en un día determinado los residuos orgánicos y en otro los inorgánicos para evitar la contaminación antes de realizar el aprovechamiento de los productos.

Transferencia.

Ubicar estaciones de transición, generando así una ruta especial de transferencia en la categoría doméstica., dadas las circunstancias y características de producción y las condiciones que presentan la vías de acceso a los barrios.

Adquirir los equipos de transporte para estas estaciones de transferencia, de tal manera que se cargue y descargue en las condiciones de higiene pertinentes al sitio destinado para tal fin, es importante hacer la infraestructura que requieran estas estaciones y de las condiciones de uso, tanto para los usuarios como para la entidad prestadora del servicio.

Transporte.

Aumentar en un 50% el parque automotor de recolección para cumplir con la cobertura total del Municipio, específicamente los equipos de las estaciones de transición.; dado que el Municipio produce promedio 250 toneladas día de residuos sólidos,

Barrido y limpieza de vías, áreas publicas y zonas verdes.

Prestar una mayor atención en el barrido y limpieza de vías principales y en el centro de la ciudad, ya que los pasajes interiores en los barrios la comunidad los mantiene limpios. Las áreas de actividad comunitaria y turística (áreas públicas) deben tener una atención especial pues en ellas se desarrollan las actividades sociales del municipio. Esta atención se debe realizar teniendo en cuenta las siguientes especificaciones:

AREA O VIAS	HORARIOS	FRECUENCIA	JUSTIFICACION	RECOMENDACION
-------------	----------	------------	---------------	---------------

Tratamiento.

Establecer el proceso de recuperación en sólidos en un 30% en la actualidad, por que su contaminación lo convierte en inservible, o se hace muy costosa su limpieza para la reutilización.

Diseñar una planta clasificadora, seleccionadora, compactadora y almacenadora, con capacidad de expansión ya que el plan de educación y el proceso de recolección selectiva, mejorara a mediano y largo plazo la calidad de los materiales. De acuerdo con la caracterización los materiales de mayor incidencia y fácil comercialización son: papel (En sus diferentes presentaciones), plástico (En sus diferentes calidades), madera, vidrio y los metales (En sus diferentes composiciones).

Definir como características de la planta que puede tener dos sistemas de funcionamiento; uno manual, donde los residuos llegan a una tolva y a partir de allí, sobre una mesa en concreto son arrastrados en una longitud de 50 metros, instalando el personal clasificador a lado y lado de la mesa para la separación de los diferentes materiales. El segundo sistema es la realizada con medios mecánicos, con una banda transportadora, la que agiliza el proceso de selección.

Los materiales separados deben ser compactados y almacenados para su posterior distribución.

La materia orgánica con una buena recolección, nos da la posibilidad de procesarla en dos formas básicas: compostaje ó lombricompost.

Implementar desde el inicio del proceso el sistema técnico de trituración. dado que la totalidad producida de residuos ,el 35% son orgánicos y que esa cantidad ocupa un espacio considerable. Utilizar una Picadora que disminuiría el volumen facilitando la labor del volteo, acelerando así el proceso de descomposición.

Utilizar los residuos en compostaje, ya que este proceso es mas rápido y económico que el lombricompost. Para ejecutar este proceso se necesitan aproximadamente 6,5 hectáreas incluyendo las áreas de circulación y áreas de prueba.

Aprovechamiento.

Reciclaje

Reutilizar todos aquellos componentes que conforman los residuos sólidos, que pueden seguir sirviendo en su estado presente o después de un proceso de transformación. La justificación para desarrollar este proceso tiene su soporte en los siguientes objetivos:

Ahorro de energía

Protección del Medio Ambiente

Conservación o ahorro de los Recursos Naturales

Disminución del volumen de residuos que hay que eliminar (optimización del tiempo útil, del sitio de disposición final.

Implementar dos formas para llevar a cabo la labor de reciclaje; la primera separando los componentes de los residuos sólidos desde el lugar de su generación (hogar, industria, comercio, instituciones) llamada separación en la fuente. La participación ciudadana será definitiva para la efectividad de este sistema, ya que deben separar en recipientes o bolsas diferentes los residuos orgánicos y los inorgánicos reciclables, y así mismo hacer la recolección separada o en vehículos con comportamientos que faciliten esta labor considerando especialmente que en este caso se manejaría con rutas diferenciales; la segunda sería reciclaje en el sitio de disposición final, en cuyo

caso estaríamos omitiendo toda posibilidad de empezar educando a nuestra población activa y de esa forma ir involucrándolos en el proceso de culturización ambiental..

Mirar con ojos de empresarios el reciclaje, pues esta actividad produce ingresos y paralelamente ayuda a descontaminar nuestro medio ambiente, pero es necesario planear una serie de procedimientos que hagan viable esta labor.

Disminuir mediante el reciclaje el impacto nocivo de las basuras en el ambiente, convirtiéndose en una importante alternativa ambiental y económica, en este tipo de contaminación logrando dos grandes beneficios, como lo son primero la generación de empleo para la población y alargar hasta en un 50% mas la vida útil de los sitios de disposición final que técnicamente no son fáciles de conseguir en las distintas municipalidades de nuestro país.

Clasificar los residuos sólidos reciclables según la posibilidad de recuperación en :

REUTILIZABLES: son aquellos que se pueden volver a utilizar después de lavados y descontaminados, sin procesos previos de transformación, como son envases de vidrio y plástico.

RECICLABLES: Son transformados mediante un proceso industrial en un nuevo producto como son el vidrio, papel, metales, plástico.

Recuperar selectivamente en la fuente como parte estratégica dentro de cualquier programa de reciclaje para evitar que se contaminen y de allí que se haga más económico su nuevo procesamiento. Por su caracterización el papel, el vidrio y el plástico son los residuos que por su volumen son los mas representativos para esta labor de reciclaje.

Manejar según su sistema de codificación los envases plásticos para su ideal clasificación y su posterior comercialización de acuerdo al tipo de materia prima con la cual fueron elaborados.

Sensibilizar y culturizar radicalmente a los pobladores para que entiendan que el manejo de el reciclaje les brindaría la posibilidad de empleo, ingresos, salud, bienestar, elevar su nivel de vida y sobre todo finalmente les permitirá dejar un legado de ambiente sano para las futuras generaciones bonaverenses.

Recomendación

Promover el reciclaje estableciendo 2 rutas semanales de recolección de residuos, los cuales deberán ser llevados a sitios destinados en el relleno sanitario para su clasificación y posterior comercialización.

Agrupar en forma organizada a los recicladores informales que denotan un mal aspecto social en el municipio.

Fortalecer y apoyar al grupo precooperativo Cooambiente económicamente y desde el punto de vista formativo (Capacitación), dado que ya tienen alguna experiencia en el sector y sobre todo son un grupo numeroso de personas con calidad humana y capacidad de trabajo.

Acordar con la ciudadanía sitios claves para colocar contenedores, lugar al que llevarían o depositarían los desechos reciclables en bolsas. Se deben colocar por lo menos cada 3 cuadras como mínimo o en sitios estratégicos recipientes de colores vistosos que sirvan de receptáculos para los desechos reciclables. Igualmente acudir a los bomberos, colegios, escuelas y algunas instituciones para que se conviertan en centros acopio.

Compostaje.

Concepto. Es un proceso de carácter bioquímica, que se basa en la fermentación bacteriana de materias orgánicas en presencia del aire, los agentes de este proceso son microorganismos y fauna del suelo (lombrices, insectos). El producto resultante es de tipo húmico, se utiliza como corrector de suelos para agricultura, como soporte de fertilizantes y para la manufactura de ciertos compuestos. Es un abono orgánico debido a la acción de microorganismos en períodos que van de 2 meses hasta 2 años, constituye un alimento para el suelo y para las plantas es utilizado para la recuperación de suelos deteriorados y erosionados. El compostaje es un método de disposición final para una parte de los residuos sólidos urbanos, también puede aplicarse en zonas rurales creando una nueva fuente de empleo.

Utilizar todos aquellos residuos sólidos que de alguna forma en un tiempo pasado fueron vivos. Este proceso se puede acelerar utilizando un montón anterior sobre otro nuevo, o dado el caso que la pila alcance a lixiviar, recogiendo este y agregándolo nuevamente a la pila de arriba hacia abajo, a manera de riego en el momento del volteo, pues los microorganismos que en esta se encuentran están aclimatados.

Recomendar que esta práctica de Compost sea realizada por técnicos especializados y con basta experiencia en el campo, dado que Buenaventura y específicamente el área donde se llevará a cabo esta labor tiene una humedad relativa tan alta.

No se recomienda hacer compost en huecos o fosas en el suelo, por las condiciones climatológicas del municipio sino, utilizar amontonamientos a nivel de la superficie. Su utilización puede ir desde una mezcla de tierra y de producto y variar con una muestra de laboratorio y la recomendación de un técnico para cada caso, cuando vaya a ser utilizado como abono orgánico para la explotación de la agricultura.

Recomendar para realizar los cálculos de producción que un montón (pila o hueco) con 1,5 mts de altura y base de 18 M2 produce aproximadamente 3 toneladas por tanda y que normalmente el mismo espacio puede servir para hacer como mínimo entre 2 y 3 tandas por año.

Adoptar las diferentes recomendaciones para la implementación del sistema de Compostaje, realizadas en el plan de manejo de residuos sólidos, como son :

El lugar para compostar debe tener fácil acceso y disponibilidad de agua.

Colocar el lado mas largo de la pila en ángulo recto en dirección al viento dominante.

Usar barreras rompevientos o resguardos.

La altura máxima de la pila no debe pasar de 1,50 mts y la mínima de 1 mts.

Cuando se trata de compostar pequeñas cantidades las dimensiones como mínimo deben ser de 1 M3.

Tapar o proteger con polietileno de color negro los montones, así se previene la pérdida de humedad por acción de los rayos solares, el viento y la pérdida de nutrientes por lixiviados en épocas de lluvias.

Cuando se esta construyendo un montón es recomendable colocar un empalizado (reja) de ramas viejas, en la base para la aireación y prevención de encharcamientos en la parte inferior.

Mezclar bien los ingredientes para obtener una masa homogénea.

Para voltear las pilas se pueden utilizar palas y rastrillos.

Se deben hacer ventanas de aireación de mas de 10 cm a intervalos de 1,50 mts a lo largo de la pila.

Para el riego en caso de ser necesario utilizar regaderas manuales, y en caso de compostaje muy grande utilizar mangueras con un rociado fino.

Techar los espacios por ser una zona de alta lluviosidad, dedicados a los procesos del compostaje o por lo menos tapar las pilas con un plástico negro para evitar el exceso de humedad por efectos del agua lluvia, y la pérdida de nutrientes por lixiviación.

Uso del compost

Utilizar inmediatamente después de producido, pero si se va a almacenar se debe proteger del sol y la lluvia para evitar que pierda nutrientes. Puede ser utilizado localizado para cada sitio de siembra pero la mejor recomendación a no más de 10 cm de profundidad en el terreno arado.

Propuesta de compostaje

Hacer una ruta exclusiva para recoger separadamente los desechos orgánicos de las plazas de mercado, para la preparación del compost.

Lombricompost

Se propone en el municipio de Buenaventura el desarrollo de un programa de lombricultura, considerando que existen algunos factores en la parte funcional que favorecen:

Disponibilidad del área (terreno) para el proyecto.

Materia prima (desechos orgánicos) que conformarían el alimento de las lombrices.

Este es un proceso biológico en el cual la lombriz roja Californiana, utiliza como alimento los residuos de origen animal o vegetal (orgánicos), desechos sólidos biodegradables, convirtiéndolos mediante su metabolismo en un material conocido como humus o abono de gran calidad, usado en la agricultura.

Este programa se desarrollaría ejecutando los siguientes pasos:

Ubicación dentro del lote de un espacio apropiado para el lombricultivo.

Preparación del alimento para la cría de la lombriz roja Californiana (Residuos procedentes de las plazas de mercado).

Construcción de las camas o habitáculos para la cría de los anélidos.

Siembra e inseminación de lombrices y llenado de los lechos.

Mantenimiento permanente del lombricultivo.

Proceso de recolección del humus.

Uso y mercadeo del producto.

Ubicación del lote destinado al lombricultivo.

Determinar un área para adelantar este sistema de lombricultivo, el cual cuenta como característica estar específicamente protegido de los rayos del en forma directa y que bajo ninguna circunstancia se inunde.

Recomendar que al iniciar este proyecto de lombricultura, hacerlo en forma escalonada para avanzar a medida que se obtengan resultados, ya que esta región no tiene experiencia técnica particular en este campo y dadas sus condiciones climatológicas especiales los niveles tecnológicos exigen un cuidadoso y progresivo plan de adaptación, sobre todo desde el punto de vista científico con muy puntuales análisis de laboratorio

Programa de educación en la fuente.

Implementar la parte educativa (Culturización Medio Ambiental) para el manejo de los residuos sólidos en 3 etapas así:

Educación en la Fuente.
Educación Formativa
Educación Informativa.

Definir como una primera etapa dentro del sistema de educación la organización de la comunidad.

Realizar organizaciones en comunas, barrios, calles, manzanas y zonas, teniendo en cuenta las características de población y asentamiento de:

El centro con sus mercados, el comercio y la zona habitacional.
Pueblo Nuevo y la Independencia
El matadero
Organizaciones Institucionales
Barrios ruralizados
Pesqueras, depósitos de madera, terminal turístico.

Realizar diferentes formas de comunicación con la comunidad por medio de: Reuniones, Talleres, Seminarios, Prácticas de trabajo y Mensajes a la comunidad por:

Visuales. Vallas
Auditivos. Radio
Audiovisuales. Televisión regional
Boletines
Obras de teatro
Marchas Ecológicas

Realizar reuniones con diferentes grupos de la comunidad :

Reuniones encuentros organizativos y educativos con la comunidad.
Reuniones con basurieros "recicladores" organizativos, conformación de brigadas y liderazgo.
Reuniones con intermediarios compradores de residuos sólidos.
Reuniones con productores y transportadores de residuos sólidos.
Reuniones con sectores económicos como comercio, pesqueras, maderables.
Reuniones conferencias sector educativo y alumnos de servicio social de bachillerato medio (realizar acuerdos con las instituciones educativas.)
Talleres seminarios con funcionarios del sector para que asimilen el proceso desarrollado con la comunidad.
Contenido
Criterios históricos sobre el control del desperdicio sólido
Criterios organizativos de comunidad, experiencias de organizaciones
Experiencias y criterios técnicos sobre los residuos sólidos
Experiencias administrativas, talleres de aplicación, actividades clasificatorias de los desperdicios en la fuente.

Barrido
Recolección
Clasificación
Comercialización de materiales clasificados
Prácticas compost casero
Lombricultura casera

Visitas a otros municipio donde se tengan adelantados programas (para las personas más destacadas en el proceso de desarrollo comunitario).

Realizar un proyecto sobre la construcción física de lo que implica espacios, implementos, infraestructura y técnica, unas condiciones administrativas de:

Clasificación para el reciclaje (es necesario áreas de trabajo)

Espacios y administración del compost

Espacios, infraestructura y administración de la lombricultura

Montaje planta de plásticos, vidrio, alimentos, papel

Es necesaria la implementación de hornos crematorios y así integrar la parte de residuos producto de lo hospitalario.

Convenios

Realizara en el proceso educativo, diferentes tipos de convenio con instituciones.

Instituciones educativas con el fin de que el servicio social obligatorio de 80 horas para los bachilleres de educación media y algunos para la básica, se realice en el trabajo del proceso del "reciclaje".

Convenios con instituciones del sector como Empresas Municipales para coordinar y planificar trabajos dependiendo de necesidades de la comunidad y facilidades institucionales.

Convenios de educación, planificación y acción con empresas productoras de residuos sólidos y que tengan que ver con el proceso y manejo de la "basura" en relación a la comunidad.

Convenios con acciones comunales para el uso de sus instalaciones para reuniones y encuentros.

Areas de Protección para Infraestructuras

Definir áreas de protección para las Estructuras Principales en el suelo urbano que son :

Bocatomas, Plantas Tratamiento de agua potable, Estaciones de bombeo de agua potable, Estaciones de bombeo de agua residuales, Tanques de almacenamiento ,Subestaciones de energía Centrales telefónicas ,Sitio de disposición final de derecho sólidos

Redes Matrices : Acueducto, Alcantarillado Sanitario, Alcantarillado Pluvial, Energía Eléctrica

SISTEMA PROYECTADO DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS

La localización y características técnicas de la infraestructura requerida para el desarrollo de la ciudad consolidada, de las denominadas Áreas de Expansión y el área rural, estará orientada y sustentada por los resultados del Plan de Servicios Públicos, para las áreas de expansión que el Municipio de Buenaventura elaborará en los seis (6) meses siguientes a la aprobación de este Plan de Ordenamiento territorial.

Las localizaciones y áreas definidas en ese Plan de Servicios Públicos se consideran como de reserva para la provisión de servicios públicos domiciliarios y hacen partes de las Áreas de Protección.

Para efectos del desarrollo de las Áreas de Expansión, los constructores, urbanizadores o propietarios se sujetarán a las previsiones de áreas y localización de la infraestructura de servicios públicos determinada en el Plan de Servicios Públicos, construyéndose como requisito para la aprobación de los proyectos urbanísticos en esas Áreas, la construcción de la infraestructura mencionada y la dotación de los servicios públicos domiciliarios correspondientes.