



**ANALIZANDO EL REZAGO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE  
BUENAVENTURA**

**AUTORES**

**HERNÁN FELIPE APRAEZ PASTRANA**

**JUAN JOSÉ LARA DE LA CRUZ**

**DIRECTOR DEL PROYECTO**

**BLANCA CECILIA ZULUAGA DIAZ**

**UNIVERSIDAD ICESI**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS**

**PROGRAMA DE ECONOMIA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**SANTIAGO DE CALI**

**26 DE MAYO DE 2015**

## TABLA DE CONTENIDO

Resumen .....	6
Palabras claves. ....	6
Abstract.....	7
<i>¡EIA BUENAVENTURA!</i> .....	8
Introducción .....	9
Objetivos.....	10
Objetivos generales: .....	10
Objetivos específicos:.....	10
Preguntas de investigación: .....	11
Estado del Arte .....	12
Metodología .....	17
“Abandono, Geografía y Puerto”.....	18
“Abandono Estatal en Buenaventura, una situación palpable” .....	18
<i>Educación</i> .....	20
<i>Vivienda</i> .....	24
<i>Servicios públicos</i> .....	25
“La geografía de Buenaventura, ¿maldición o bendición?”.....	27
“El puerto prioridad por encima de la población en Buenaventura” .....	39
<i>Reseña Histórica</i> .....	39
<i>El Puerto</i> .....	44
<i>Buenaventura: Distrito Especial</i> .....	47
Resultados trabajo de campo.....	49
Conclusiones .....	54
Bibliografía .....	58
Anexos.....	60

## Lista de Gráficos

Gráfico 1: Puntajes promedio Prebas Saber 2005.....	20
Gráfico 2: Tasas de Analfabetismo en mayores de 15 años en el año 2005.....	22
Gráfico 3: Tasa de cobertura educación secundaria Buenaventura.....	24
Gráfico 4: Cobertura Sanitaria en Buenaventura 2010.....	26
Gráfico 5: Tipos de Cobertura Sanitaria sector rural 2010.....	26
Gráfico 6: Porcentaje humedad relativa Buenaventura.....	32
Gráfico 7: Participación de rengiones con respecto a uso agrícola en Colombia.....	35
Gráfico 8: Uso de tierras en región Pacífico.....	36
Gráfico 9: Participación por sectores económicos Buenaventura.....	36
Gráfico 10: Distribución de empleos por sector Buenaventura.....	37
Gráfico 11: Uso de las tierras Buenaventura, Chocó, Valle del Cauca.....	38
Gráfico 12: Población Buenaventura y Valle del Cauca.....	44
Gráfico 13: Carga Comercialada por puertos Barranquilla y Buenaventura.....	47
Gráfico 14: Crecimiento PIB Buenaventura 1982-1990.....	49

## Lista de Tablas

Tabla 1: Puntajes Obtenidos pruebas Saber por Instituciones.....	23
--	----

## Lista de Imágenes

Imagen 1: Área metropolitana de Buenaventura.....	29
Imagen 2: Corrientes fluviales cercanas a Buenaventura.....	30
Imagen 3: Régimen de Humedad del suelo, Colombia.....	33
Imagen 4: Capacidad de Uso Agrícola en Colombia.....	34

## Lista de Anexos

Anexo 1: Cuencas en Buenaventura.....	60
Anexo 2: Zonas susceptibles a Inundación en el Valle del Cauca.....	61
Anexo 3: Mapa de precipitación total anual República de Colombia año 2012.....	62
Anexo 4: Mapa de conflictos de uso de la tierra.....	63
Anexo 5: Preguntas entrevista Buenaventura.....	64
Anexo 6: Buenaventura en fotos.....	65

## Resumen

Buenaventura, una ciudad de contrastes, cuenta con el puerto marítimo más importante del Pacífico colombiano, por el cual se transporta el mayor volumen de carga internacional del país. Sin embargo, este gran potencial y desarrollo portuario no se ha visto reflejado en el desarrollo de los habitantes de la ciudad causando altos índices de pobreza, analfabetismo, violencia; mala prestación de servicios públicos, etc..

El presente proyecto de investigación pretende analizar la génesis de la problemática actual de la ciudad, desde un aspecto histórico, geográfico y económico. De este modo, a través de una investigación exploratoria, lograr indagar y revelar las causas más fuertes del rezago económico de Buenaventura.

Haciendo uso de la estadística descriptiva, la revisión bibliográfica, el análisis económico y un trabajo de campo basado en encuestas, se encontró que la fundación de Buenaventura como lugar de paso limitó el desarrollo de la ciudad. De igual modo se evidenció que las condiciones climáticas y geográficas influyen pero no son determinantes en el atraso económico y por último, los intereses políticos y privados de unos pocos dejaron en el olvido a Buenaventura, encontrándose esta en un círculo vicioso que le impide salir del atraso.

Las soluciones a esta problemática deben ser de orden estructural y no coyuntural, se debe incluir a la sociedad en las decisiones y proyectos, creando sentido de pertenencia por la ciudad y una necesaria cohesión social.

Palabras claves: Rezago regional, Buenaventura, historia, geografía, abandono estatal, puerto, Sociedad Portuaria, Distrito Especial.

## Abstract

Buenaventura is a city of contrasts indeed; it has the most important Colombian Pacific seaport, handling the increased volume of international cargo in the country. However, this great potential and port development has not been reflected in the development of Buenaventura, with high rates of poverty, illiteracy, violence; poor delivery of public services, etc...

This investigation work is aimed to analyze the regional backwardness that Buenaventura suffers today, the genesis of the current problems of the city, from a historical aspect, geographic and state neglect. Recommendations will be made to address the problems found.

Using descriptive statistics, literature review, economic analysis and field work based on surveys, it was found that the creation of Buenaventura as a crossing-point has limited the development of the city. Also it was found that weather and geographic conditions has influence in the problems found, but are not determinants in the social and economical backwardness of the city. Indeed, political and private interest have made that Buenaventura fell into oblivion and into a vicious circle.

Solutions must be structural, including society in decisions and projects, creating a sense of belonging through the city and a necessary social cohesion.

*¡EIA BUENAVENTURA!*

*Eia, elelay, elelay*

*Buenaventura: puerto-mar*

*Toco la Kora, canta Oshum*

*Sus versos de amor y may.*

*Eia, elelay, elelay*

*Puerto – ola,*

*Puerto de agua y sal.*

*La bumaranga toca ya,*

*Abobó, abobó*

*Eia, elelay,*

*El batuque de los negros*

*Es el batir del tambor.*

*Puerto ola, puerto mar,*

*Del Mayombe*

*El mayombero*

*Es Orisha de ultramar.*

*La marca de la carimba*

*Es punto – vuelo*

*Es punto – olvido*

*En el mapa de mi piel.*

*Mayombero*

*Mayombero,*

*Sin huellas son tus pisadas,*

*Son alas de libertad,*

*¡Eia Buenaventura!*

*Eia, Eia, Elelay.*

**María Teresa Ramírez - Corinto**

## Introducción

Una ciudad, un puerto, una cultura, una bendición. Eso es Buenaventura, donde la gente desborda en locura, sus paisajes invitan a una aventura, su situación es bastante dura. Al llegar a Buenaventura, se siente ese calor intenso, un calor húmedo, picante y pegajoso como dice su gente. En las calles se ve la pobreza, una pobreza extrema que se extiende por cuadras y más cuadras de casas construidas en madera y tablas, con escasas condiciones sanitarias (ver Anexo 6). Cuando llueve se palpan varias de sus mayores problemáticas, el acueducto y alcantarillado, que dejan inundar la ciudad y causan descontrol y caos; los cuales se suman a la oleada de inseguridad que vive constantemente el municipio. La educación, tampoco es uno de sus fuertes pero poco a poco se ha venido tomando acciones para mejorar el progreso de la ciudad.

Sin embargo, no todo es malo en estos parajes. Y es que a pesar de todos los problemas que se viven en Buenaventura, la gente sigue ahí, dispuesta a luchar contra incendios y maremotos, dispuesta a combatir la corrupción estatal. Como dijo Gartner, “no todo lo prometido se cumplió” y es que aunque no han tenido buenos gobiernos y así no sean la comunidad más unida; están dispuestos a entregar su vida y a hacer lo que esté en sus manos por darle la oportunidad a sus hijos de vivir una mejor vida que la que ellos vivieron. Además, poseen la bendición, si se empieza a aprovechar de la mejor manera, de contar con el principal puerto marítimo de Colombia, él cual mueve la mayor cantidad de carga de exportación e importación en su conjunto; gozando de una posición estratégica privilegiada sobre el pacífico.

La gran pregunta es, ¿Cómo hacer que los beneficios que produce el puerto se vean reflejados en una mejora en la calidad de vida de los bonaverenses, en un próspero desarrollo de la ciudad ? Se deberá poner el puerto en función de la ciudad y no al revés como se ha venido haciendo desde, siempre.

La presente investigación pretende explicar el por qué del rezago regional de Buenaventura, desde una óptica basada en el análisis del aspecto geográfico, la concepción inicial del puerto y el abandono estatal que históricamente se ha presentado en la región. A partir del entendimiento de esta perspectiva, se analizará

la situación que afronta el municipio, proponiendo algunas políticas públicas y acciones por parte de la comunidad, que puedan mejorar la situación socioeconómica de la Buena-ventura.

## Objetivos

### Objetivos generales:

- Analizar el rezago regional de Buenaventura a partir de un enfoque histórico y geográfico, donde se comprenda por qué esta ciudad en la actualidad sufre de un gran atraso económico comparada con otras ciudades del país y del mismo departamento.
- Realizar una investigación exploratoria que detalle, analice y discuta la idea de que la concepción inicial de Buenaventura como puerto más que como ciudad dificultó en gran medida el desarrollo del municipio.
- A partir del entendimiento de las problemáticas de Buenaventura, proponer diversas soluciones para que se logren resultados efectivos en materia de desarrollo, pobreza e inequidad.

### Objetivos específicos:

- Realizar una descripción histórica de los hechos mas relevantes de Buenaventura desde su fundación hasta hoy en día.
- Explorar la geografía de la ciudad de Buenaventura y de la región, incluyendo datos agrícolas, ambientales y climáticos.
- Detallar y analizar indicadores económicos de la ciudad, así como información acerca del puerto y la sociedad portuaria.
- Conocer opiniones y pensamientos de habitantes con conocimientos amplios y de causa sobre la situación de Buenaventura.

### Preguntas de investigación:

- ¿Ha sido el abandono estatal histórico, un determinante del rezago regional de Buenaventura?
- ¿Explican las condiciones geográficas iniciales una serie de problemas sociales, políticos y económicos que desencadenaron en el rezago regional de Buenaventura?
- El hecho de la ciudad ser concebida inicialmente como una zona de paso, con el interés de generar beneficios económicos y priorizar el desarrollo del puerto, ¿influyó en el rezago regional de Buenaventura?

El rezago de Buenaventura respecto a otras regiones del país se debe a su concepción inicial como una zona de paso, en la que no hubo intención alguna de establecer una ciudad sino de aprovechar la ubicación geográfica estratégica para comerciar, vía marítima, a otros puertos. Es decir, desde un inicio no se creó la infraestructura ni existieron cuestiones legales necesarias para llevar a cabo una ciudad. Prueba de esto es que, específicamente la isla de Cascajal no contaba con las características geográficas ni físicas adecuadas para establecer un asentamiento. Históricamente todo lo que se trató de hacer fue crear “a las malas” un puerto para satisfacer intereses particulares en la época pre colonial y después de la independencia. Incluso la gran mayoría de la mercancía comerciada a través de Buenaventura era contrabando tanto de oro como de esclavos, que salían ilegalmente del país.

## Estado del Arte

Buenaventura ha sido foco de diferentes estudios tanto a nivel nacional como internacional. Se han tratado diferentes temas en aspectos políticos, sociales, económicos, culturales, comerciales etc.

El interés de esta investigación es brindar un enfoque histórico que incluya hechos que son una constante a lo largo del tiempo y perduran aún hoy en día. De esta manera se ha apoyado esta exploración con diferente literatura tanto reciente como de décadas pasadas y principalmente que trate temas históricos, políticos y sociales.

(Aprile, 2002) narra cómo la ciudad se ha visto envuelta en distintas situaciones a lo largo de la historia, incluso desde su fundación pues como él mismo escribe: “Su viacrucis inicia con una pretendida fundación en 1539, atribuida al conquistador Juan de Ladrilleros y que no dejó huellas ni construidas ni escritas. Fundación oral y de paso sin actas ni propósitos o voluntad de poblar. (...) El año siguiente y según parece en lugar distinto, Pascual de Andagoya, otro explorador y merodeador de costas llegando de Panamá, vuelve a fundar el puerto del Pacífico: fundación algo ficticia siendo que, como la anterior, no respeta las normas del Consejo de Indias, y que no deja ni registro, ni jurisdicción, ni Cabildo, ni repartimientos ni pobladores.”<sup>1</sup>

De esta manera da muestra como la ciudad inició sin una clara fundación y sin una idea clara de construcción para futuro poblamiento. Posteriormente (Aprile, 2002) explica como inicialmente Buenaventura es una zona de paso, un incipiente puerto por donde pasan algunas pequeñas embarcaciones y que no tenía ninguna relevancia a nivel nacional. De igual modo se explica las difíciles condiciones geográficas de la zona, dadas por la alta humedad, condiciones de pluviosidad que dificultan el acceso a muchas zonas y que prácticamente la única manera de acceder es por vía marítima o fluvial.

El autor continúa tomando relatos de distintos exploradores y cronistas de la época quienes cuentan que los únicos habitantes de esas zonas del Pacífico eran indígenas quienes vivían en pequeñas poblaciones y al interior de bohíos y no

---

<sup>1</sup> Aprile, J. (2002). Génesis de Buenaventura (página 20). Universidad del Pacífico.

tenían ningún tipo de comunicación con otras regiones. Estos indígenas a la llegada de los conquistadores fueron inmediatamente expulsados y sus hogares fueron quemados, lo que terminó en la inexistencia prácticamente de población indígena en regiones aledañas a Buenaventura.

(Aprile, 2002) cuenta además la difícil tarea de buscar datos de una ciudad que inicialmente nunca existió y de la cual no hay datos claros sobre su fundación. “Nada resulta mas aleatorio que buscar sin pistas, una fundación que no tuvo lugar e indagar una ciudad que no existió, ni jurídicamente ni físicamente; sin decretos ni muros. La cosa se complica aun mas cuando coexisten simultáneamente dos asentamientos vecinos, se convierte en enigma cuando dos cronistas confunden ambos sitios y agregan un tercero.”<sup>2</sup>

Posteriormente tras algunos años la población empezó a crecer y se empezó a conceder mayor importancia al puerto de Buenaventura que al del río Anchicayá, dado sus mejores condiciones geográficas y a que era más fácil construir un acceso a este lugar por Dagua que llegar a la locación de Anchicayá. Sin embargo “el puerto encuentra su desarrollo obstaculizado por la corona y las autoridades de Quito y Popayán; no puede competir con sus rivales Cartagena, Guayaquil y Panamá.”<sup>3</sup>

A mediados del siglo XIX y con la revolución industrial en auge, empieza a crecer la idea de crear un Ferrocarril que conecte Buenaventura con Cali, de manera que sea capaz de transportar toda la materia prima y productos agrícolas al puerto para ser extraído y llevado a otros países, la cual era la forma en que Colombia se integraba al mundo, siendo una periferia que contribuía con bienes agrícolas al no contar con ninguna industria consolidada.

El texto *Vapores y Ferrocarril en la Configuración de una Región Económica* (Londoño, 2013) explica la dirección que toma el desarrollo del Valle del Cauca con el puerto de Buenaventura y como éste se torna vital para integrar a Colombia con el mundo. “Las guerras de independencia condujeron a la decadencia de la minería caucana por un conjunto de factores de orden político y económico. Específicamente se interrumpen los circuitos de intercambio entre las haciendas

---

<sup>2</sup> Aprile, J. (2002). Génesis de Buenaventura (página 25). Universidad del Pacífico.

<sup>3</sup> Aprile, J. (2002). Génesis de Buenaventura (página 30). Universidad del Pacífico.

ubicadas en el valle geográfico del río Cauca y las minas de la costa pacífica. (...) La única salida para superar esta cuestión fue la vinculación al mercado mundial por medio de la exportación de productos agropecuarios.”<sup>4</sup>

Es así como el mismo sector privado es quien comienza a utilizar el puerto para generar beneficios económicos y se comienza a pensar en carreteras y ferrocarriles por todos los beneficios que trae a la industria mucho más que por lo que pueda generar en los habitantes de Buenaventura. Incluso inicialmente el gobierno nacional es indiferente respecto a construir e invertir en el puerto, y es cuando Santander está en el poder que se declara puerto franco y empieza a contarse dentro de los puertos de Colombia.

Retomando el texto de Aprile, es importante resaltar sus palabras en cuanto a lo inapropiado del terreno de la isla del Cascajal para tener un puerto. “La isla se presenta en el fondo del bolso conformada por una bahía profunda, donde procedentes del este desembocan tres ríos cordilleranos. (...) No obstante, con marea baja afloran bancos de arena, los llamados bajos que en vaciante dificultan la entrada de buques de gran calado.”<sup>5</sup>

Existen importantes condiciones iniciales geográficas tanto para la construcción de un puerto como para poblamiento de habitantes, estas condiciones son sin embargo superadas por los deseos de establecer una ciudad en esta zona. Es importante mencionar que la construcción también es sumamente difícil en esa zona debido a la topografía y materiales del suelo por lo que la mayoría de las casas se construían sobre pilotes, lo que encarece su construcción. Citando a Aprile “El Cascajal era el peor lugar para pensar en un puerto y aun más una ciudad. En una ínsula pequeña, de forma irregular, con una topografía surcada por arroyos lluviales, (...) habría que nivelar el suelo durante décadas.(...).”<sup>6</sup>

(Aprile,2002; Londoño,2013) dan una importante mirada histórica al desarrollo de Buenaventura y permiten entender las condiciones iniciales de la ciudad y del puerto. Aprile explica de manera cronológica todos los sucesos que influyeron en

---

<sup>4</sup> Londoño, J. Vapores y Ferrocarril en la configuración de una región económica, 1874-1974 (pág. 149).

<sup>5</sup> Aprile, J. (2002). Génesis de Buenaventura (página 32). Universidad del Pacífico.

<sup>6</sup> Aprile, J. (2002). Génesis de Buenaventura (página 35). Universidad del Pacífico.

Buenaventura desde su fundación. Por su parte Londoño, basándose en Ocampo<sup>7</sup> y otros autores relata cómo se configuró la estructura económica y de intercambio en el Valle del Cauca en los siglos XVIII y XIX y cómo estos inicios agrícolas e industriales ayudaron a desarrollar el puerto de Buenaventura y a consolidarlo como el principal de Colombia.

Logrando tener hasta el momento una descripción general y contextualización de la situación histórica de Buenaventura, se toma ahora una mirada hacia el Pacífico colombiano y específicamente a como se integra su economía y su geografía. (Romero, 2009) es una buena herramienta que es útil para conocer de manera general cómo influye la geografía, las instituciones y la cultura en el desenvolvimiento de la ciudad de Buenaventura. De igual modo fortalece la tesis de Aprile en el sentido de que la concepción inicial que se tuvo de asentamiento y puerto y no propiamente población influyó en el posterior desarrollo de la ciudad. Tomando las palabras de Romero: “Si bien es cierto que las instituciones han jugado un papel indiscutible en el desarrollo económico del Pacífico colombiano, esta región también reúne una serie de características geográficas que limitan su desarrollo por diferentes vías.”<sup>8</sup>

Los planteamientos de este autor son significativos ya que la literatura normalmente dice que las condiciones geográficas de una zona específica influyen y en alguna medida afectan el desarrollo de una región pero no son determinantes del mismo. Sin embargo Romero propone que sí lo son y que de hecho son esas condiciones junto con otras causas las que rezagan a Buenaventura de otras ciudades del país.

Existe otro documento interesante respecto a la situación actual que vive Buenaventura y donde se exploran algunas posibles causas de su difícil situación y delicadas condiciones económicas y sociales (Almario, 2007). El texto dedica sus páginas al análisis de esta ciudad-puerto. De manera inicial resalta la histórica tensión entre el puerto y la ciudad. “La historia regional está atravesada por una tensión permanente que se deriva, por un lado del énfasis puesto por las distintas formas de poder en establecer un puerto y construir una infraestructura de servicios para el movimiento de carga interna y externa y por el otro de la terca presencia de

---

<sup>7</sup> José Antonio Ocampo es economista y sociólogo de la Universidad de Notre Dame. Autor del texto Colombia y la Economía Mundial (1984).

<sup>8</sup> Romero, J. (2009). Geografía Económica del Pacífico colombiano. Banco de la Republica.

un modelo de poblamiento complejo, en el que se articulan la riqueza de los ecosistemas, la diversidad de la gente adaptada a ellos y su ínfima paciencia e inteligencia para coexistir con la presiones de un país y un mundo que los ha integrado unilateralmente a ambos.”<sup>9</sup>

Es clara la idea del autor de enfatizar la dificultad que se ha tenido al tratar de unir la idea de puerto con la idea de ciudad en Buenaventura. De igual modo en otro apartado del texto se resalta lo inoportuno de haber intentado darle prioridad al proyecto portuario y dejar a un lado los intereses y necesidades de los habitantes de la ciudad. Toda esta situación no se configuró de un momento para otro sino que se fue construyendo con el paso del tiempo y tuvo sus primeros orígenes en la etapa agroexportadora de Colombia en los siglos XIX y comienzos del XX. Retomando las ideas plasmadas en la revista Posiciones, se presentan también opiniones sobre cómo la población de Buenaventura carecía de autonomía para tomar sus decisiones, ya que el gobierno y empresarios organizaban su desarrollo de acuerdo a sus necesidades.

Continuando de manera cronológica con los sucesos vividos en Buenaventura, a lo largo del siglo XX se dieron múltiples situaciones que consolidaron a la ciudad como un puerto más que como una población. “La apertura del Canal de Panamá en 1914, la construcción de la vía Cali-Buenaventura del FFCC<sup>10</sup>. Del Pacífico en 1915, la construcción de la carretera al mar por la vía de Anchicayá en los años cuarenta, la hegemonía de los capitales cafetero y azucarero en el suroccidente y el cambio demográfico del país que se inclinó hacia el occidente y que tuvo consecuencias en la consolidación del núcleo central del mercado nacional en el llamado “triángulo de oro” (Bogotá-Medellín-Cali), hicieron que Buenaventura se convirtiera en el primer puerto del país.”<sup>11</sup>

La anterior situación supuso unos costos sociales, ambientales y económicos que al parecer nunca han sido correctamente evaluados. En primer lugar se consolidó un modelo de desarrollo basado en el comercio a través del puerto, que sumado a la histórica presencia de modelos extractivos que venían de la colonia y que perduraron en el tiempo configuraron en Buenaventura un epicentro de recepción de

---

<sup>9</sup> Almario, O. Revista Posiciones (página 9). Universidad del Valle.

<sup>10</sup> Sigla que se refiere al término Ferrocarril

<sup>11</sup> Almario, O. Revista Posiciones (página 12). Universidad del Valle.

población aledaña, quienes se veían atraídas por la modernidad, la esperanza de un mejor futuro con el puerto y las mejores condiciones de vida. “Las invasiones de los terrenos de bajamar por parte de habitantes desesperados y excluidos del desarrollo, pusieron en evidencia las limitaciones del modelo portuario y la creciente inestabilidad social de Buenaventura.”<sup>12</sup>

(Almario,2007) termina describiendo cómo las solicitudes de mejores condiciones por parte de los trabajadores y hechos como el desmonte de la zona franca en los años ochenta, así como el cierre de Colpuertos en 1993, que dejó sin empleo a 2.500 trabajadores, comenzaron a dar muestra del agotamiento del modelo portuario. Por último el autor termina con otro de los grandes problemas de Buenaventura y es su ineficiente administración pública. “Adicionalmente, como constante histórica, ha contado con administraciones públicas ineficientes y corruptas, que la han conducido al caos territorial, ambiental, urbano, fiscal y financiero. En estas condiciones Buenaventura naufraga en la pobreza, por la escasa inversión, el limitado desarrollo social y por la dependencia económica de su puerto.”<sup>13</sup>

## Metodología

El presente trabajo planea enfocarse en realizar una exploración histórica y estadística que resuelva las preguntas de investigación por medio de información escrita por diversos autores sobre la situación de Buenaventura, además de recoger relatos y datos de personas reconocidas en la ciudad por su conocimiento sobre las problemáticas y son quienes nos brindan de manera directa la situación actual del puerto. De igual modo investigar literatura de autores de Buenaventura, así como regionales y nacionales que expliquen el desarrollo histórico de la ciudad desde diversos aspectos. Por último por medio de Anuarios Estadísticos e información del DANE, tomar datos concretos de diferentes años para contrastarse y realizar el respectivo análisis.

---

<sup>12</sup> Almario, O. Revista Posiciones (página 14). Universidad del Valle.

<sup>13</sup> Almario, O. Revista Posiciones (página 17). Universidad del Valle.

## “Abandono, Geografía y Puerto”

Buenaventura es una ciudad, que a lo largo de su historia se ha caracterizado por un marcado abandono por parte del Estado colombiano, ya que a pesar de poseer una ubicación estratégica muy importante, se ha utilizado solamente con fines económicos e intereses políticos, sin verse reflejado en el desarrollo social de Buenaventura, el gran potencial que tiene este punto en el mapa.

El presente trabajo se dividirá en tres secciones, cada una de ellas abarcará una de las preguntas de investigación presentadas en anteriormente. La primera sección trabajará bajo la perspectiva del abandono estatal como una causal de rezago en Buenaventura. Por su parte la segunda sección buscará abordar la problemática desde un punto de vista geográfico, incluyendo condiciones climáticas, como fuentes que afectan y limitan el desarrollo de la ciudad. Por último la tercera sección se centra en la concepción inicial de la ciudad como un puerto y su condición histórica como una ciudad que no fue planeada y que históricamente se ha visto sólo como un puerto de paso y de comercio de mercancías.

## “Abandono Estatal en Buenaventura, una situación palpable”

Desde los inicios de la historia de Buenaventura los gobiernos vieron en la ciudad un gran potencial como puerto e invirtieron bastante dinero en adecuación, mantenimiento y modernización, lo cual ha generado millones de pesos en recursos para la nación. Sin embargo al analizar históricamente los diferentes hechos y relatos sobre Buenaventura, es evidente que más allá de las inversiones portuarias, se ha hecho muy poco por la ciudad y la población. Es claro que ha existido y aún hoy en día existe un abandono y desinterés estatal por la ciudad. Las grandes inversiones en infraestructura se limitan a las carreteras que conectan el Pacífico con Cali y por otro lado inversiones en el puerto. Incluso hoy en día las condiciones de los servicios públicos como agua, energía y alcantarillado son precarias e insuficientes para una ciudad con la población actual que tiene Buenaventura. Los bonaverenses sufren todos los días constantes racionamientos de agua, sumado a otros problemas de salubridad. Además los bienes de uso público que tiene la

ciudad como vías, parques, museos, teatros y demás, son extremadamente escasos y no alcanzan a cubrir a la totalidad de la población. Se podría inferir que las condiciones actuales vienen de una cadena de décadas de desinterés y falta de atención.

Esta realidad se observa desde múltiples frentes, desde diversos actores sociales que llegan a una misma conclusión; el abandono estatal, desde una posición histórica, es un determinante del rezago regional de Buenaventura. Por ejemplo, desde el trabajo de campo realizado en Buenaventura acerca de la problemática social y el conocimiento de la historia de esta ciudad por parte de sus habitantes (ver Anexo 5 y 6), se evidenció el factor Gobierno-Estado como uno de los aspectos que más ha influenciado la actual situación social de Buenaventura.

Uno de los síntomas de este abandono es como se dijo anteriormente la insuficiencia de obras y bienes públicos que sean en beneficios de la comunidad y brinden recreación, deporte, integración, etc. Según datos del Anuario Estadístico de Buenaventura en el año 2011, en Buenaventura existen 5 canchas de fútbol, 4 piscinas, 1 parque infantil, 9 parques municipales y 43 canchas múltiples. Estos números son bajos para una ciudad de más de 300.000 habitantes y con una alta población en edades entre los 0 y los 20 años.<sup>14</sup>

Esta percepción que tienen las personas se origina además, por una opinión generalizada que tienen muchos colombianos sobre el papel del gobierno y los pocos resultados positivos que éste genera para el país. Incluso, los mismos funcionarios del gobierno, como uno de los encuestados, quien se desempeña como concejal en ésta ciudad, criticó el pobre papel del Estado sobre el bienestar social de Buenaventura y la región aledaña.

Es importante resaltar que para octubre del 2012, las Naciones Unidas dijo que lo que sucede en Buenaventura es una vergüenza nacional ya que se tiene conjuntamente una gran miseria en la que las personas no viven sino que sobreviven, se ha incrementado la violencia, mucho más con el aumento de bandas criminales que luchan por el poder y se sigue contando con un abandono por parte del estado.

---

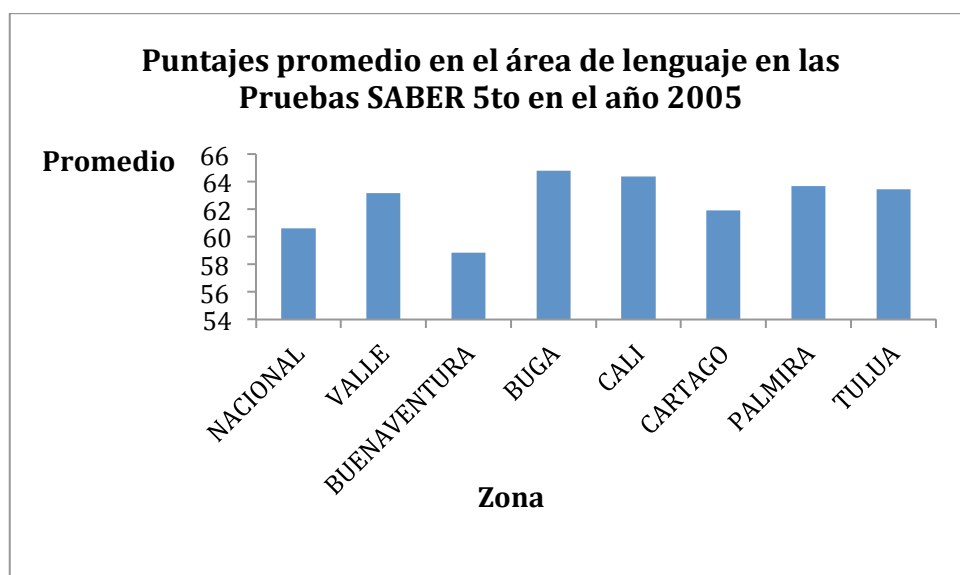
<sup>14</sup> Alcaldía distrital de Buenaventura. Recuperado de [www.buenaventura.gov.co](http://www.buenaventura.gov.co)

Como se mencionó anteriormente, el abandono estatal se ve reflejado en Buenaventura en múltiples aspectos, indispensables para cualquier ser humano, como la educación, el acceso a vivienda propia, los servicios públicos, y demás elementos que componen el bienestar de una sociedad. Se analizará brevemente cómo el abandono por parte del estado ha tenido una fuerte incidencia en los indicadores socioeconómicos de la ciudad, los cuales miden el desempeño de ésta en diversos ámbitos.

### *Educación*

Buenaventura, en términos generales, es uno de los municipios del Valle del Cauca con peores indicadores en el nivel académico básico. Para el 2005 en el área de lenguaje, fue el segundo peor municipio en las Pruebas SABER 5to, después de Alcalá, con un promedio de 58,87; mucho menor que el promedio departamental de 63,16 y nacional de 60,6. Aquí se evidencia como el Valle del Cauca tiene mejores resultados que el promedio del país, ya que como se observa en la gráfica (ver gráfico 1), Cali y Buga son los municipios que jalonan este promedio.

**Gráfico 1: Puntajes Promedio Pruebas Saber 2005**



Fuente: Icfes ([www.icfesinteractivo.gov.co](http://www.icfesinteractivo.gov.co)) y cálculos propios

Tras analizar estos resultados es evidente concluir que existe una situación preocupante con la educación en Buenaventura. Estos resultados pueden deberse a diversas causas como la cultura de la ciudad, la situación económica de las familias, las pocas oportunidades laborales, la baja oferta educacional en cobertura, calidad de los profesores e instalaciones, incluso la corrupción de la misma administración municipal.

Esta corrupción se observa por ejemplo en el caso de los estudiantes “fantasmas”<sup>15</sup>, en su momento el Ministerio de Educación declaró “La Administración Municipal nos reportó que estaban atendiendo 111.000 niños en el sistema educativo en el 2011. Cuando revisamos la auditoría nos encontramos con que 40.598 niños eran inexistentes, es decir, estaban incorporados en el sistema de información de matrículas del Municipio, pero cuando se hicieron las visitas se evidenció que estos niños no existían, no eran de carne y hueso, o como decimos nosotros dentro del sistema, eran ‘niños fantasmas’. Eso significa que el 36% de la matrícula es de niños inexistentes”<sup>16</sup>.

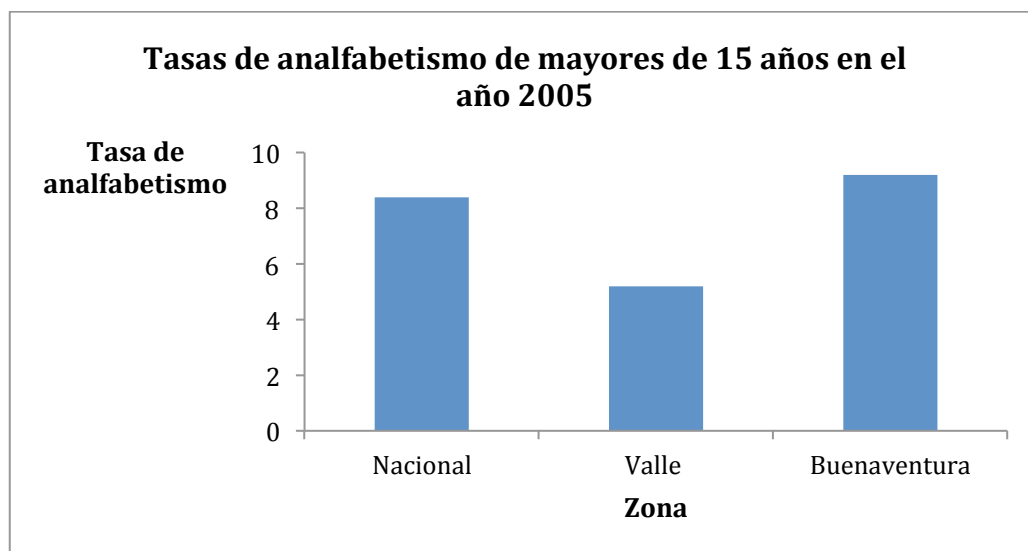
También se puede examinar el analfabetismo presente a nivel local, regional y nacional (ver gráfico 2), en donde se puede analizar como la tasa de analfabetismo para el año 2005 en Buenaventura fue de 9,2%, la cual es mayor que la tasa a nivel nacional (8,4%) y la departamental (5,2%). Cuando se analiza lo que pasa con ésta tasa en más detalle, se tiene que en la zona rural alcanza el 20,5% y en la zona urbana 8,2%; números muy elevados en este rubro y que confirman la difícil situación que vive la educación en el municipio de Buenaventura.

---

<sup>15</sup> Término que inició a través de medios periodísticos pero que se extendió a nivel estatal. Se refiere a estudiantes que aparecen registrados y con cupo dentro de una institución pero que realmente no existen.

<sup>16</sup> Periódico EL PAÍS. Recuperado de <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/buenaventura-esta-entre-peores-en-educacion-ministra-maria-fernanda-campo>

**Gráfico 2: Tasas de Analfabetismo en mayores de 15 años, 2005**



Fuente: DANE y cálculos propios

Otro aspecto interesante para analizar respecto a la educación en Buenaventura es la clasificación de las instituciones educativas según los puntajes obtenidos en las pruebas SABER ICFES 2012 (ver tabla 1).

En la tabla se distingue claramente que las instituciones educativas están clasificadas en su mayoría en la categoría inferior (52,3%), representando 23 instituciones oficiales de un total de 44. Respecto a las instituciones no oficiales, 20 de 50 instituciones tienen un nivel inferior (40% del total).

En resumen, aspectos como los resultados en las pruebas SABER, la tasa de analfabetismo y la corrupción de instituciones como la administración municipal, son prueba indudable de que Buenaventura posee pésimos resultados a nivel académico si se compara con el Valle del Cauca y con el promedio nacional.

**Tabla 1: Puntajes Obtenidos pruebas Saber por Instituciones**

<b>Buenaventura. Instituciones educativas según puntajes obtenidos en las Pruebas Saber ICFES 2012</b>						
	Oficial		No Oficial		Total	
	Número	%	Número	%	Número	%
<b>Muy superior</b>	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
<b>Superior</b>	1	2,3%	2	4,0%	3	3,2%
<b>Alto</b>	5	11,4%	7	14,0%	12	12,8%
<b>Medio</b>	7	15,9%	10	20,0%	17	18,1%
<b>Bajo</b>	7	15,9%	11	22,0%	18	19,1%
<b>Inferior</b>	23	52,3%	20	40,0%	43	45,7%
<b>Muy inferior</b>	1	2,3%	0	0,0%	1	1,1%
<b>Total</b>	44	100,0%	50	100,0%	94	100,0%

**Fuente: Con base en SED de Buenaventura, Boletín Estadístico 2010**  
No incluye instituciones educativas que presentaron menos de seis estudiantes

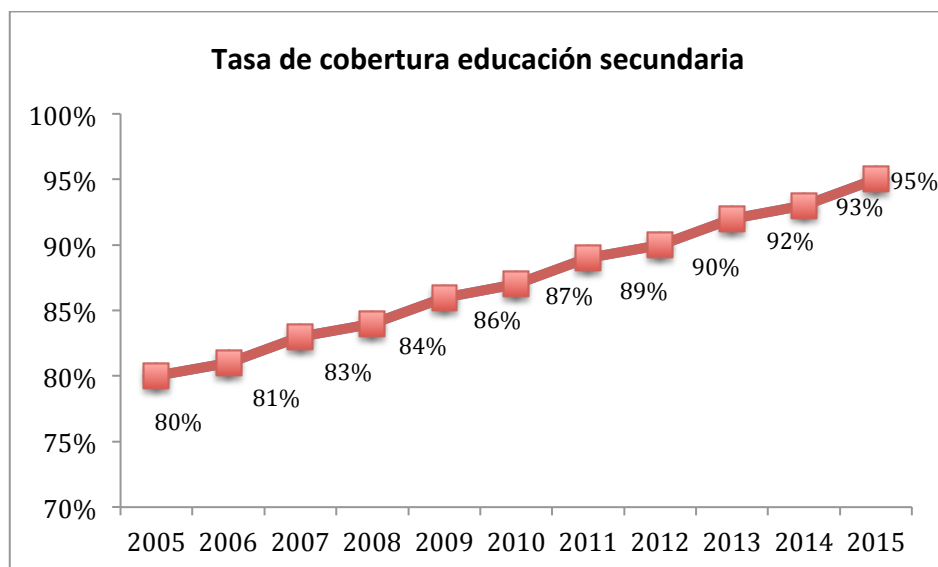
Fuente: Fedesarrollo

Para concluir éste tema se plantea lo siguiente: La concepción inicial y actual como un puerto comercial añade dificultades desde el punto de vista de formación escolar y profesional en la ciudad. En Buenaventura existen actualmente dos universidades reconocidas: La Universidad del Valle y La Universidad del Pacífico. No se cuenta con mas centros de educación superior calificados para graduar estudiantes en carreras profesionales. El hecho de tener de algún modo encasillado a la ciudad como un puerto dificulta el acceso al mundo laboral a los jóvenes bonaverenses, esto es tal, que muchos deben irse de su ciudad a buscar oportunidades a otros lugares como Cali o si se quedan, se ven obligados a trabajar como subempleados en puestos que no corresponden a sus calificaciones o que no son de su interés. Y esta situación es así, ya que no existe en la ciudad una industria consolidada o un sector económico fuerte que sea capaz de ofrecer trabajo a las nuevas generaciones de jóvenes bonaverenses. La mayor empresa es el puerto y es donde están las mejores condiciones laborales pero al mismo tiempo es donde es mas difícil entrar y es una organización donde la mayoría de sus trabajadores calificados son de afuera, solamente los operarios y mano de obra no calificada es contratada en Buenaventura.

El siguiente grafico (gráfico 3) muestra la cobertura de la educación secundaria en Buenaventura en los últimos 10 años. Se observa que en el año 2005, la cobertura era del 80%, sin embargo ha venido aumentando hasta llegar al 95% en el año

2015. Las cifras son indicadores alentadores de que al menos en el aspecto académico se están logrando pequeños avances, de igual modo se conoce también que la educación superior ha mejorado en los últimos años, ya que se están aumentando las carreras ofrecidas por las universidades y el número de personas que ingresan a estudiar también es mayor.

**Gráfico 3: Tasa de cobertura educación secundaria Buenaventura**



Fuente: ECH 2004 Buenaventura y cálculos propios

### *Vivienda*

Los pisos y paredes de un gran número de casas en Buenaventura son de mala calidad, al encontrar que en la zona urbana 23% de las casas poseen pisos de madera burda y en la zona rural un 63%<sup>17</sup>. Respecto a las paredes, en la zona urbana 31% de las casas son hechas con tablas (ver Anexo 6) y en la zona rural un 71%, cifras alarmantes para una población que vive en condiciones de precariedad, una pobreza extrema y pocas esperanzas de mejorar debido a las constantes decepciones por parte del gobierno municipal, departamental e incluso nacional.

El acceso a vivienda propia no es fácil en el municipio de Buenaventura, pues el gobierno concede muy pocos subsidios y las condiciones económicas de la

<sup>17</sup> Fedesarrollo-Cerac. Hacia un desarrollo integral de la ciudad de Buenaventura y su área de influencia.

población no son las mejores. El número de subsidios para comprar vivienda nueva fueron 300 y para comprar vivienda usada de 323; realmente bajos para una población tan grande (para el 2015 se tiene proyectada una población de 399.764)<sup>18</sup> y con un importante crecimiento proyectado en el corto plazo ( para el 2020 se proyecta una población de 441.109). El déficit que presenta Buenaventura respecto a la vivienda es bastante alto, con un 54,4% que se compone de un 43,2% de hogares en déficit cualitativo (viviendas en malas condiciones) y un 11,2% de hogares en déficit cuantitativo (no se posee vivienda).

### *Servicios públicos*

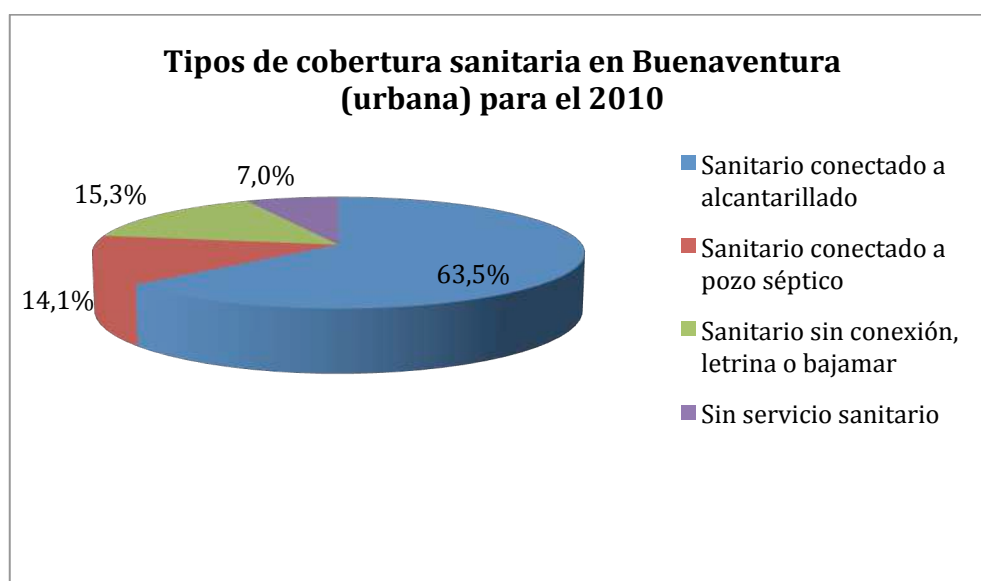
Como la manifestaron los encuestados en el trabajo de campo realizado en Buenaventura, los problemas más graves en servicios públicos están relacionados con el alcantarillado y el acueducto.

El alcantarillado presenta una complicada situación, donde solamente un 63,5% de la zona urbana cuenta con sanitario conectado a alcantarillado, mientras un 15,3% de esta misma zona presenta sanitarios sin conexión, letrina o bajamar (ver gráfico 4). El área rural por su parte cuenta con un servicio sanitario que se distribuye casi equitativamente entre sanitario conectado a pozo séptico (31,8%), sanitario sin conexión, letrina o bajamar (28%) y sin servicio sanitario (33,8%) (ver gráfico 5).

---

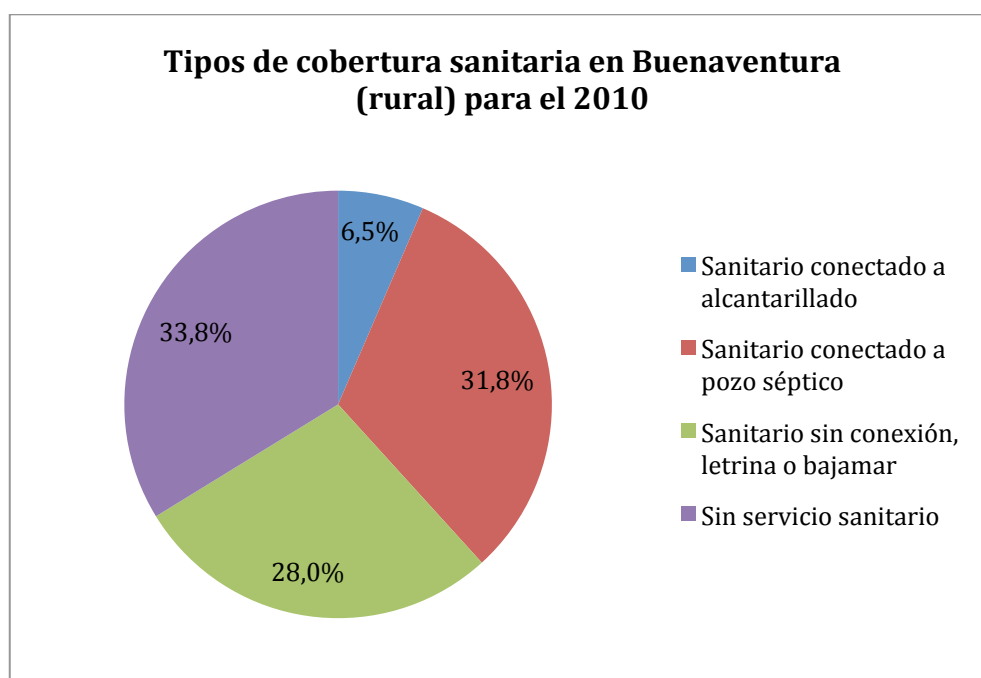
<sup>18</sup> DANE. Recuperado de <http://www.dane.gov.co/index.php/poblacion-y-demografia/proyecciones-de-poblacion>.

**Gráfico 4: Cobertura Sanitaria en Buenaventura, 2010**



Fuente: Fedesarrollo y cálculos propio

**Gráfico 5: Tipos de Cobertura Sanitaria sector rural, 2010**



Fuente: Fedesarrollo y cálculos propios

El servicio de acueducto también es muy deplorable, ya que para el 2011 el servicio se prestó continuamente por solamente 9,6 horas al día. Para el 2005, En términos comparativos, la cobertura del servicio de acueducto en el área rural para Buenaventura fue menor al 30%, colocándose en penúltimo lugar en el

departamento, cuya cobertura fue del 72%; la cobertura a nivel nacional fue del 46% para el año 2005. En la zona urbana, la cobertura del servicio de acueducto alcanzó para el 2011 el 66%.

“La geografía de Buenaventura, ¿maldición o bendición?”

Colombia es un país que cuenta con una ubicación geográfica envidiable, una posición estratégica a nivel comercial que le permite disfrutar de los dos océanos más importantes del mundo, el Océano Atlántico y el Océano Pacífico. Y es en el Pacífico donde se encuentra Buenaventura y su puerto, estando ubicados en un punto donde debido a las difíciles condiciones de los suelos y de su clima, no se pensó establecer en un principio una ciudad, la cual hoy sufre el destino de existir sobre “ piso blando”.

Poco a poco se han venido desarrollando más estudios en donde las características geográficas explican en gran medida las condiciones socioeconómicas de una población determinada, como los de Jeffrey Sachs y Paul Krugman. En esta sección, se pretende sustentar cómo el aspecto geográfico es un determinante en el desarrollo de Buenaventura, a través de estadísticas e investigaciones ya realizadas sobre el tema.

(Pérez, 2007) plantea lo siguiente: “Existen ciertas condiciones de localización y de características físicas que han afectado su desempeño en cuanto a desarrollo y crecimiento económico. En la medida en que han existido ciertos factores externos adversos como temperaturas extremas, alta humedad y baja calidad de los suelos, históricamente no existió una preferencia por establecer un asentamiento poblacional permanente en el lugar”.<sup>19</sup>

Con Buenaventura se buscaba un punto de acceso hacia el interior del país, una zona de paso, no se veía en principio la posibilidad de establecer un asentamiento en éste espacio en específico. Esto se puede analizar desde los mismos conquistadores de la ciudad, ya que la llegada de Juan de Ladrilleros y Pascual de

---

<sup>19</sup> Pérez, G. (2007). Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura. Banco de la República.

Andagoya entre los años 1539 y 1540, supuso el comienzo de un nuevo orden económico, político y social a la no muy antigua América (descubrimiento en 1492).

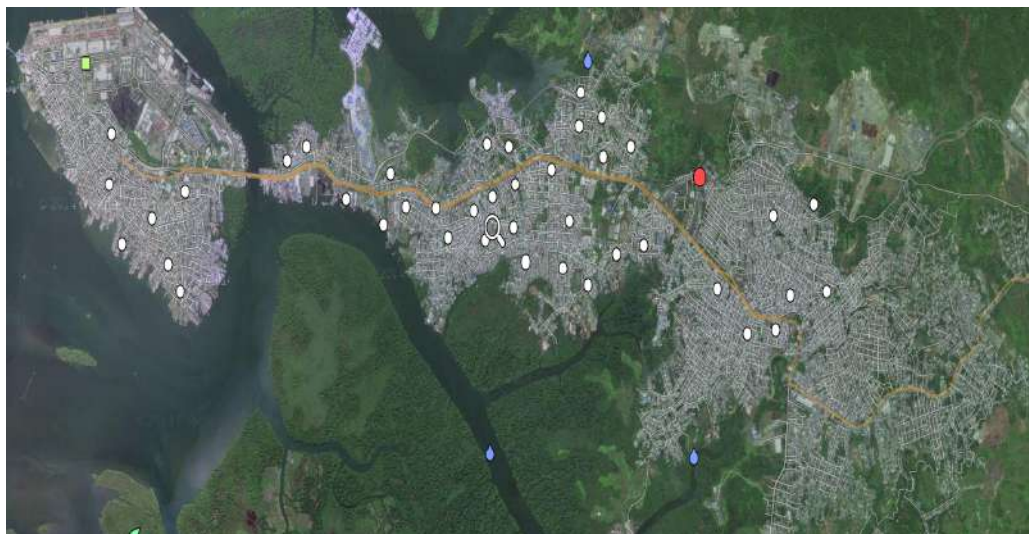
Sin embargo, estos personajes, según (Gartner,2005; Aprile,2002) , no tenían pensado establecer población en Buenaventura ya que era una zona donde abundaban bosques selváticos, se presentaba una alta humedad y unas altas temperaturas, lo que limitaba las posibilidades de desarrollar diversos tipos de cultivos agrícolas que le permitieran a la ciudad subsistir y no tener que depender de otras regiones, pudiendo convertirse en una industria productiva, sostenible y con altas proyecciones a futuro, como sí existe en el mismo Valle del Cauca. Según Gartner “El aventurero no tenía voluntad de poblar, pues no se levantó acta ni ceremonia fundacional, a las que eran aficionados los españoles, el rancherío desapareció cuando los mosquitos los sacaron de allí: la Buenaventura no fue propicia”.<sup>20</sup>

Establecer una población, una ciudad bajo las condiciones geográficas iniciales era algo muy riesgoso, por lo cual no se estableció ningún tipo de comunidad durante los siglos XVI y XVII. Sin embargo, para mediados del siglo XIX, la población bonaverense se empezó a ubicar en la Isla de Cascajal (lugar donde comenzó a poblarse Buenaventura, lado izquierdo de la imagen 1).

---

<sup>20</sup> Gartner, A. Un puerto contra la voluntad del destino, SPRB (Editor) en Buenaventura Ciudad – Puerto. Cali. Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. (2004)

## Imagen 1: Área metropolitana de Buenaventura



Fuente: <http://aroundguides.com/28624400/Map>

Esta población estaba compuesta por indígenas y comerciantes principalmente, los cuales se dedicaban a la pesca y a la agricultura en menor medida.

A pesar del crecimiento que se estaba observando en la ciudad, con la construcción de nuevas casas por parte del gobierno, la construcción de muelles privados por parte de extranjeros, la constitución de consulados; a Buenaventura se la seguía considerando, por parte de algunos extranjeros, como “una agrupación de chozas infelices edificadas sobre pilotes”, una expresión muy despectiva hacia la ciudad y que denota la poca confianza que se le tenía a la misma para desarrollarse rápidamente.

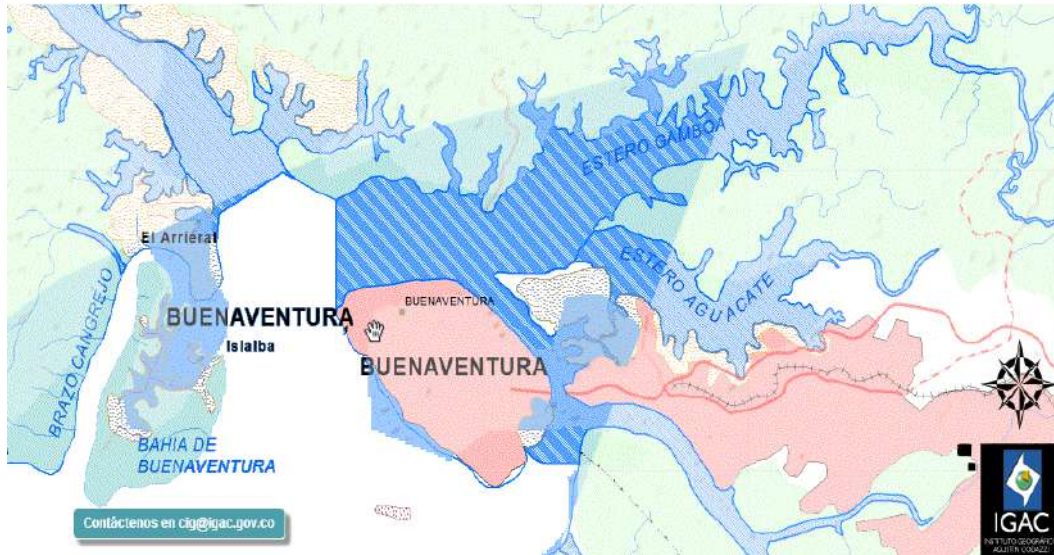
Es importante comprender que al estar Buenaventura rodeada por diversos esteros como el Gamboa y el Aguacate (ver imagen 2), ríos como el Dagua, Anchicayá, Calima, Cajambre y quebradas y ríos de menor tamaño como el San Marcos, San Cipriano, Sabaletas y muchos otros; se crea mucha humedad en las tierras bonaverenses y colindantes.

Este gran afluente de ríos también se perciben en las múltiples cuencas con las que cuenta Buenaventura (ver anexo 1), haciéndolo un municipio muy rico en agua pero también muy propenso a inundaciones. Por ejemplo, como se observa en el gráfico de estimación de zonas susceptibles a inundación durante el primer semestre de 2011 para el Valle del Cauca (ver anexo 2), el municipio de Buenaventura, con

111.473 hectáreas para aquella fecha, era una de las zonas susceptibles a procesos de inundación, según el Reporte de Áreas afectadas por Inundaciones 2010-2011 Resumen 1-5, publicado en abril de 2011 por el IGAC (Instituto geográfico Agustín Codazzi), el IDEAM (Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales) y el DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística).

Los diversos ríos y cuencas que desembocan en el mar Pacífico, han ocasionado que éste posea baja salinidad, “con una concentración menor de 30 gramos de sal/litro de H<sub>2</sub>O, acompañado de la evaporación de los manglares, selvas de la costa y estancamiento de las masas de nubes arrastradas por los vientos marítimos por la presencia de la cordillera occidental”.<sup>21</sup> Lo anterior ha provocado que la humedad relativa de Buenaventura sea muy alta<sup>22</sup>, con un promedio del 89% y variaciones entre 2% y 4%, teniendo como dato curioso que esta ciudad fue considerada el centro poblado más húmedo del mundo en el almanaque mundial del 2003.

## Imagen 2: Corrientes fluviales cercanas a Buenaventura



Fuente: IGAC

<sup>21</sup> Ávila, A., Serge, E. y Toro, J. (2003). Entre lo vernáculo y lo contemporáneo reinterpretación de la vivienda palafítica en Buenaventura.

<sup>22</sup> La humedad relativa es el porcentaje de saturación de un volumen específico de aire a una temperatura específica. La humedad relativa del aire depende de la temperatura y la presión del volumen de aire analizado. Como la unidad de humedad relativa es por ciento, varía entre 0 (aire completamente seco) y 100% (aire saturado).

Esta humedad relativa además se ve estrechamente relacionada con las constantes precipitaciones de lluvia que se presentan en Buenaventura, ya que según lo observado en las variaciones de las series históricas de precipitación, se denota un “régimen monomodal<sup>23</sup> con tendencia a la bimodalidad, presenta sus mayores valores entre septiembre y octubre, mientras que los valores más bajos se observan entre febrero y marzo. El promedio de precipitación anual es de 7.400 mm, la temperatura promedio es de 25,9 °C y la altitud varía entre el nivel del mar y los 500 msnm”.<sup>24</sup>

Respecto a esta precipitación, se puede corroborar la validez de esta información en el Mapa de Precipitación Total de Colombia para el 2012 (ver Anexo 3), en donde se observa como Buenaventura cuenta con un promedio de precipitación anual entre 7000 y 9000 mm; lo cual a lo largo de la historia ha dificultado el desarrollo de cultivos, el establecimiento de una población en casas bien estructuradas y que además, ha aumentado la probabilidad de ocurrencia de deslizamientos de tierra. Por ejemplo, se tiene que frecuentemente se producen alertas naranjas, es decir, avisos para prepararse ante un eventual deslizamiento de tierras en Buenaventura. De este modo, se tuvo que para el día 3 de mayo del año 2015, se determinó una amenaza moderada en el Valle del Cauca, pronosticándose una “amenaza alta por deslizamientos de tierra en áreas inestables en jurisdicción del municipio de Buenaventura”.<sup>25</sup>

Estos deslizamientos han afectado históricamente al comercio de la ciudad y del puerto, ya que han retrasado el paso de vehículos con carga para exportar e importar, además de vehículos particulares. Además, este aspecto también ha afectado la vida de las comunidades cercanas, al verse afectadas las casas donde viven o al presentarse muertes y heridos.

El entorno geográfico es un aspecto que claramente ha incidido en el desarrollo de Buenaventura y que refleja aún hoy en día, dificultades en las vías de acceso, poco desarrollo agrícola, inestabilidad de suelos acompañado de fuertes lluvias que

---

<sup>23</sup> Un régimen de precipitación monomodal se presenta cuando se tiene un único máximo de precipitación en el año. Un régimen de precipitación bimodal presenta dos temporadas húmedas y dos secas, contándose con dos máximos y dos mínimos de precipitación en el año.

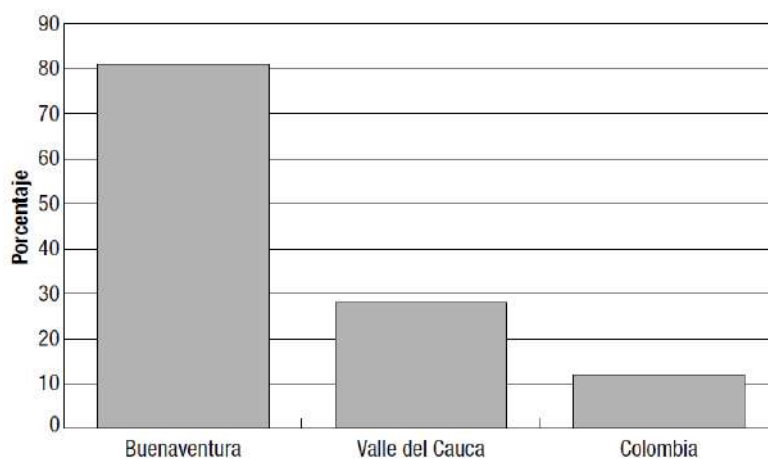
<sup>24</sup> Enriquez, Guzmán, Narváez. Análisis del comportamiento de la precipitación en el municipio de Buenaventura (Valle del Cauca, Colombia) en condiciones de desarrollo de los fenómenos El Niño y La Niña.

<sup>25</sup> IDEAM. Servicio de seguimiento y pronóstico de la amenaza por deslizamientos, Boletín No. 115.

aumenta la probabilidad de deslizamientos de tierra, una alta humedad relativa combinado con altas temperaturas que hacen sentir al turista un “bochorno”, por ser una ciudad tropical a la altura del nivel del mar y bastante selva alrededor.

Buenaventura posee un porcentaje de territorio con clima cálido muy húmedo, el cual es mayor al promedio del Valle del Cauca y al promedio nacional, lo cual permite inferir que las condiciones climáticas son más difíciles en esta ciudad que en el resto del país y lo cual afecta a su vez las condiciones socioeconómicas de esta región. Lo anterior, se puede observar en la siguiente gráfica (Gráfico 6).

**Gráfico 6: Porcentaje humedad relativa Buenaventura**



Fuente: PÉREZ, Gerson: Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura. Buenaventura, encontrándose por debajo de los 1000 metros sobre el nivel del mar (7 msnm), conforma las tierras bajas conocidas como la Llanura del Pacífico, que va desde el litoral hasta el piedemonte andino. En esta medida, se tiene que el Valle del Cauca está dividido en dos partes por la Cordillera Occidental, aspecto que junto a unas vías de comunicación deplorables, pueden explicar en parte el por qué de la divergencia a nivel socioeconómico entre una y otra región.

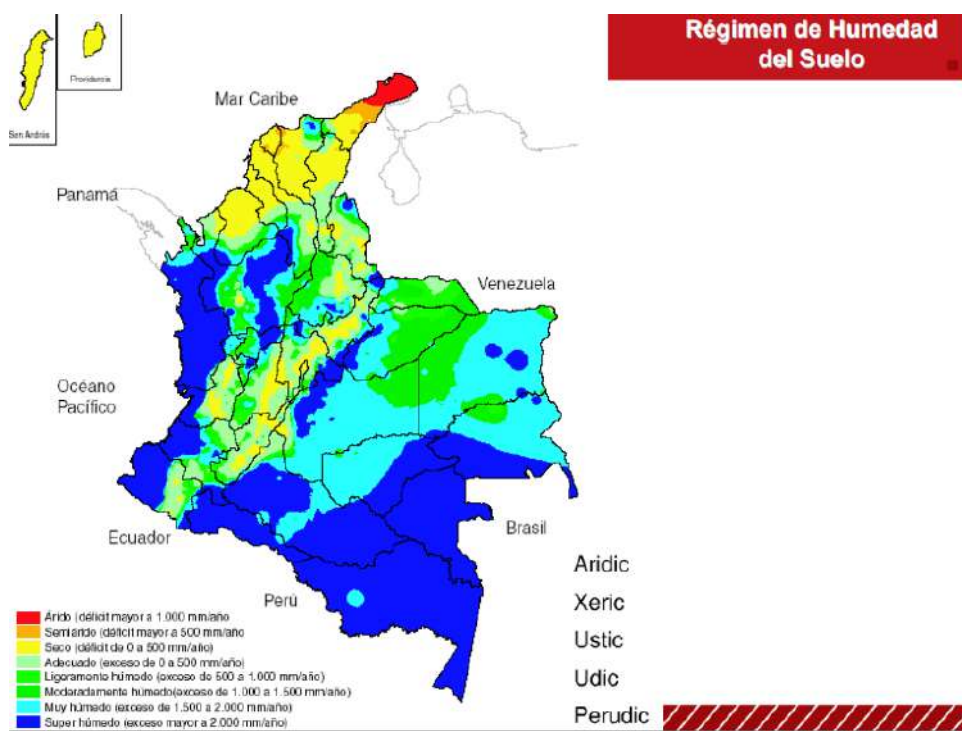
Otro aspecto que se debe analizar a la hora de comprender por qué se presenta un rezago regional en esta ciudad, es la calidad de los suelos y su productividad, como factor esencial para el establecimiento de centros poblacionales y de un próspero desarrollo económico y social de esta bella ciudad.

Para analizar la calidad de estos suelos, se evaluará la fertilidad de éstos para la ciudad de Buenaventura, comparándolos con los del Valle del Cauca y los de

Colombia. Además, se analizará la vocación, el uso y el régimen de humedad del suelo en Buenaventura.

Respecto al régimen de humedad del suelo se observa en la siguiente imagen (Imagen 3) cómo el municipio de Buenaventura cuenta con suelos catalogados como super húmedos ya que se presenta aquí una precipitación anual mayor a 2000 mm.

**Imagen 3: Régimen de Humedad del Suelo, Colombia**



Fuente: [http://eusoils.jrc.ec.europa.eu/library/maps/latinamerica\\_atlas/meeting2010/08sep/12\\_colombia.pdf](http://eusoils.jrc.ec.europa.eu/library/maps/latinamerica_atlas/meeting2010/08sep/12_colombia.pdf)

Esta gran humedad de los suelos, combinado con la gran cantidad de área selvática que posee Buenaventura y sus alrededores, hace que la producción agropecuaria sea muy poca y que no haya una gran variedad en los renglones económicos que sustentan la economía de la ciudad. Y es que como se observa en el mapa de capacidad de Uso Agrológica del IGAC (Imagen 5), el territorio del municipio de Buenaventura se puede clasificar entre el grupo 2 y 3, debido a que algunas tierras son utilizadas en forma restringida en actividades agrícolas y relacionadas, pero

otras tierras deben ser utilizadas sólo en preservación, conservación y ecoturismo puesto que cuenta con mucha riqueza natural en los manglares y bosques selváticos.

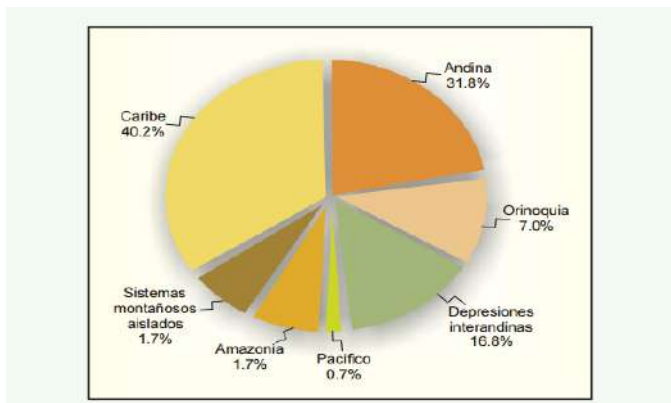
#### Imagen 4: Capacidad de Uso Agrícola en Colombia



Fuente: IGAC

Al no tener una capacidad agrícola, el municipio de Buenaventura no posee condiciones aptas para cultivar, teniendo una pequeña participación relativa del total de tierras agrícolas del país (Gráfico 7), con un 0.7% en el 2001 según el IGAC y CORPOICA. Este valor es considerablemente pequeño si se compara con las demás regiones, convirtiéndose en una desventaja para el desarrollo del sector agrícola pero en una ventaja para la conservación de la fauna y flora Colombiana.

## Gráfico 7: Participación de regiones con respecto a uso agrícola en Colombia

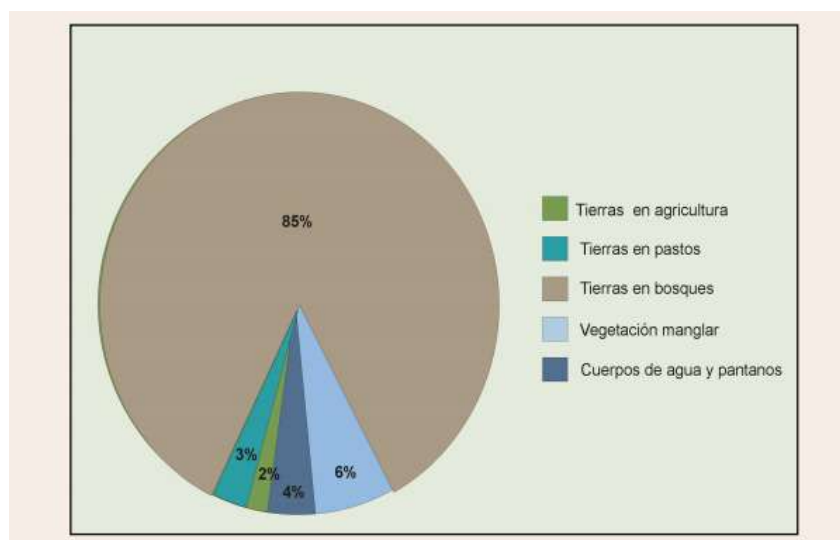


Fuente: SIAC

Lo anterior se confirma al analizar lo que sucede con la cobertura y uso de las tierras en la región pacífico, teniendo que el 85% de las tierras son bosques (ver Gráfico 8), distribuyéndose el resto en vegetación manglar, cuerpos de agua y pantanos, tierras en pastos y un 2% para tierras dedicadas a la agricultura.

Contrario a lo que sucede en términos generales en Colombia con el conflicto existente entre la vocación de la tierra y el verdadero uso que se le da a ésta, en donde mucha tierra es usada para la explotación de ganadería, cuando realmente no posee esta vocación; en Buenaventura existe una concordancia entre los usos actuales y potenciales de la tierra ya que existe muy poca vocación para la agricultura, y las tierras dedicadas a ésta son escasas (ver Anexo 4). Según el IGAC, “se han detectado 35 millones de hectáreas dedicadas a la explotación de la ganadería. Sin embargo, la vocación de esa actividad solo reporta quince millones de hectáreas aptas, lo que significa que 20 millones se trabajan de manera equivocada”.

## Gráfico 8: Uso de tierras en región Pacífico



Fuente: SIAC

¿Cómo se ve reflejado esta falta de condiciones agrícolas en la economía de Buenaventura actualmente? Según la Cámara de Comercio de Buenaventura en el documento “Análisis socioeconómico de Buenaventura 2014”, existen 145 empresas dedicadas al sector primario o agropecuario, representando un 2,2% del total de empresas de la ciudad, con un 0,36% del total de activos líquidos. Esto se analiza con el Gráfico 9, donde también se puede concluir que el sector más fuerte en Buenaventura es el terciario (servicios y comercio), con un 88,31% del total de activos líquidos y un 85,51% del total de empresas en la ciudad.

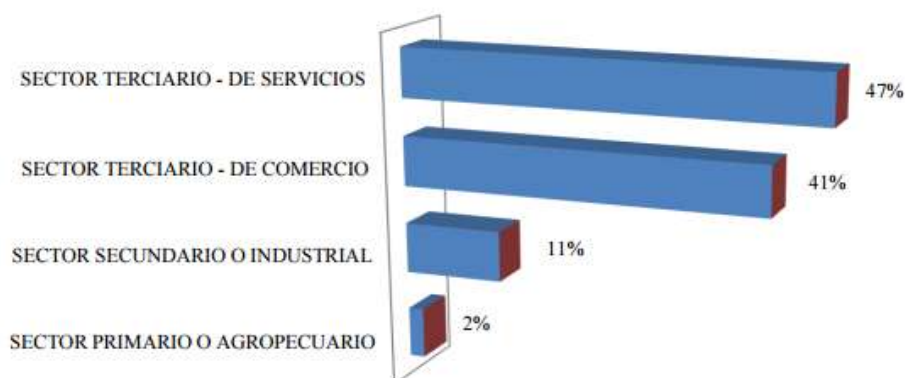
## Gráfico 9: Participación por sectores económicos Buenaventura



Fuente: Camara de Comercio Buenaventura CCBUN

El poco desarrollo del sector primario o agropecuario se acompaña de una distribución del empleo que se comporta en la misma forma que el sector (ver Gráfico 10), teniendo que el sector más fuerte, el terciario, posee un 88% del total de empleos de los sectores, el sector secundario o industrial maneja un 11% y el primario o agropecuario solamente tiene un 2% del total de personas empleadas en Buenaventura, es decir, 344 de 20.525 empleos.

**Gráfico 10: Distribución de empleos por sector Buenaventura**



Fuente: Camara de Comercio Buenaventura CCBUN

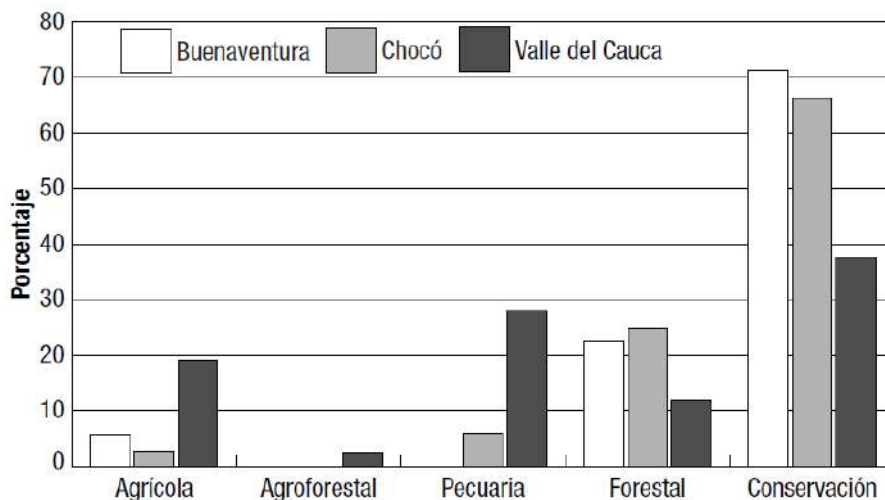
“La excesiva acidez y la alta humedad del ambiente hacen que los suelos sean poco aptos para la actividad agrícola”<sup>26</sup>, sin embargo se cosecha chontaduro, borojón, coco, cacao, palma africana, banano pequeño y común, principalmente. Estas características del ambiente, junto a la poca fertilidad de los suelos del municipio de Buenaventura, en donde, según el IGAC, “si se tiene en cuenta el porcentaje de suelos del municipio con baja y muy baja fertilidad, el resultado es del 97%, situación que limita significativamente las posibilidades de desarrollo de las actividades agrícolas”. Y es que, Buenaventura posee unas tierras mucho menos productivas para el sector agrícola en comparación con el promedio del Valle del Cauca y de la misma Colombia, aspecto que causa preocupación al querer fomentar este sector.

Si se compara la situación de Buenaventura con la del Chocó y el Valle del Cauca en el uso del suelo (ver Gráfico 11), se tiene que Buenaventura y Chocó se comportan de manera similar, ya que el uso que le dan a la conservación de tierras

<sup>26</sup> Londoño, G. Buenaventura y su Puerto

es muy elevado y en contraste, el uso que se le da a la parte agrícola es muy poco. Esto permite pensar que Buenaventura es mucho más parecido en el aspecto geográfico al departamento del Chocó que al que pertenece, Valle del Cauca; teniendo climas muy similares acompañados por bosques selváticos que no se observan generalmente en el resto del Valle del Cauca e incluso contando con una cultura muy rica pero con una economía bastante afectada y caracterizada por ser de las regiones con peores indicadores socioeconómicos del país; “una similitud no muy apetecida”.

**Gráfico 11: Uso de las tierras Buenaventura, Chocó, Valle del Cauca**



Fuente: PÉREZ, Gerson: Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura.

A lo largo de la historia de Buenaventura, no solamente los aspectos geográficos como la “alta pluviosidad, relieves abruptos, suelos de muy baja fertilidad”<sup>27</sup> han afectado drásticamente el desarrollo de la ciudad, también aspectos como incendios y maremotos han debilitado fuertemente el progreso del municipio, dejándolos aún más rezagados de lo que ya se encontraban en comparación con el resto del Valle del Cauca. En la siguiente sección se explorará mas en detalle, los distintos aspectos históricos que de una u otra manera impactaron el desarrollo de la ciudad.

<sup>27</sup> IGAC. Panorama sobre el uso y ocupación actual de las tierras en Colombia; Región del Pacífico.

“El puerto prioridad por encima de la población en Buenaventura”

### *Reseña Histórica*

En esta investigación es relevante incluir la descripción histórica de Buenaventura desde su fundación hasta sus días actuales. Una población que tiene diversas versiones sobre su fundación y donde se evidencian poderosos intereses en juego, desde el momento de la colonia hasta hoy en día. No existe una clara evidencia del año concreto o de la persona en particular que fundó realmente la ciudad. Por lo anterior se piensa que es válido hacer una corta descripción de la historia de Buenaventura, basándose en la literatura encontrada sobre estos aspectos.

Buenaventura fue inicialmente concebido como una zona de paso, desde donde se exportaba e importaba mercancía. Fue escogido este lugar por su ubicación geográfica, de manera que se podía comerciar más fácilmente con las regiones donde actualmente está Panamá, Ecuador, Perú. Explorando mas a fondo, se encuentra que según el texto de Jaques Apriles Gniset, Génesis de Buenaventura, la ubicación actual de la ciudad ni siquiera fue tomada en cuenta en la época colonial o incluso posterior. “Es que la Corona nunca fomentó ni apoyó el desarrollo de este puerto; no tenía ni estatuto legal ni existencia como hábitat construido. (...) De hecho este lugar no entraba en el esquema del sistema portuario continental diseñado en la corte para el Imperio. Incluso Buenaventura queda excluido del listado de los puertos señalados en América en el “Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España a Indias”.<sup>28</sup>

Hasta el año de 1821 las mercancías provenientes del exterior llegaban al puerto fluvial del río Anchicayá. Pero años después en 1827, Buenaventura es declarado puerto franco y comienza a ser un centro de consumo de víveres y un lugar de acopio de mercancías con dirección a Cali o Popayán. La decisión de decretar puerto franco a Buenaventura surge del entonces vicepresidente Francisco de Paula Santander quien al conocer relatos y escritos sobre la zona decidió que debía surgir un puerto marítimo en este lugar y un pueblo que lo complementara. De igual modo,

---

<sup>28</sup> Londoño, G. Buenaventura y su Puerto

pensó en un desarrollo rápido de la zona mediante el traslado de pobladores. El puerto del río Anchicayá siguió siendo utilizado pero cada vez tenía menor importancia ya que los caminos hacia el Cascajal se fueron mejorando con el paso del tiempo.

Ese inicial desinterés de los gobiernos de turno contrasta fuertemente con la posterior declaración de puerto franco por parte de Santander y es donde inicia la historia de Buenaventura como puerto. En un momento inicial se prohíbe el tráfico de metales preciosos así como de esclavos pero la realidad es que durante más de 20 años la operación del puerto fue totalmente opuesta, es decir, se observaba un gran volumen de comercio de esclavos y de contrabando por el puerto. Retomando el tema, el camino a Anchicayá entra en desuso y se reemplaza por el camino comercial del Dagua. Posteriormente comenzó a crecer en esa zona un poblado cada vez mayor y atrajo habitantes de otras regiones que vieron en Buenaventura una oportunidad de trabajo. Sin embargo, todo el desarrollo y la inversión se destinaron inicialmente al desarrollo y mejoramiento del puerto. A la par que el puerto crecía, la ciudad también lo hacía. Los pobladores construían sus casas cerca del puerto pero nadie se preocupaba por una organización ni infraestructura adecuada, no se trazaron calles ni plazas. Eran los mismos habitantes quienes tomaban la decisión de donde y como construir, lo anterior contrasta con el Artículo 11 de Santander que estaba incluido en la declaración de puerto franco el cual estipulaba lo siguiente: “El poder ejecutivo nombrará persona de inteligencia que designe el lugar más adecuado en que debe edificarse la villa, proporcionando la seguridad, comodidad, salubridad y hermosura.”<sup>29</sup> El hecho de empezar a construirse una ciudad sin ningún tipo de organización influyó posteriormente en los problemas de infraestructura, servicios públicos y demás aspectos que son precarios en la ciudad.

El desarrollo de la ciudad y el puerto avanzaba lentamente en la segunda mitad del siglo XIX, sin embargo en 1881, como se mencionó anteriormente, Buenaventura sufre un grave incendio que destruye todo lo logrado hasta el momento. Tras superar esta dificultad, se levantan nuevas casas pero en el año de 1906 otra tragedia se le suma a la ciudad al ocurrir un maremoto sobre las costas del Pacífico

---

<sup>29</sup> Espinosa, G. Buenaventura y sus historias paralelas (página 77).

lo cual mas que daños graves, asustó en gran medida a la población y causó que muchas personas emigraran. Para el año de 1928 las construcciones llegaban a ser unas 2.500, los habitantes seguían siendo en su gran mayoría de raza negra y unos pocos extranjeros y habitantes del interior del país. Para ese entonces había surgido en el gobierno nacional el deseo de mejorar las instalaciones del puerto, sin embargo en 1931 la ciudad tuvo que soportar otro gran incendio que consumió todas las casas y construcciones en madera.

Con el transcurso de los años el puerto de Buenaventura tomó mayor relevancia a nivel nacional hasta convertirse en el principal puerto de Colombia. El hecho de construir el puerto e invertir gran cantidad de dinero de la nación en él llevó a que la ciudad fuera conocida por su puerto y se le restó importancia a la inversión social que debía realizarse debido a la gran afluencia de personas que llegaron a habitar Buenaventura. Es tal la magnitud del problema que hoy en día la ciudad no cuenta con un aparato productivo capaz de proveer soluciones de empleo para la población distinto a la sociedad portuaria.

Esta situación dificulta el desarrollo de la ciudad y la condiciona a ayuda departamental o estatal para poder realizar inversiones en materia de educación, infraestructura, salud, etc. Adicionalmente en los últimos años se agravó este problema debido al narcotráfico y la delincuencia común, pues la mayoría de jóvenes no encuentra facilidades para ingresar a una educación superior y difícilmente tienen posibilidades de conseguir un primer empleo, por tal motivo se ven tentados a ingresar a bandas criminales o realizar labores al margen de la ley. Este suceso incrementa los niveles de violencia y no permite salir de ese círculo de pobreza.

Los beneficiados de los ingresos portuarios son unos pocos empresarios e inversionistas y políticos regionales y nacionales, que al ver las utilidades generadas por este puerto deciden realizar más inversiones y seguir enfocando su atención en esto.

Revisando bibliografía sobre el tema y realizando trabajo de campo en Buenaventura se distingue que si bien la ciudad se encuentra en una zona de periferia del departamento del Valle del Cauca y de Colombia y que posee una geografía de difícil acceso desde el continente, estas razones no justifican por si

solas un rezago económico de la ciudad. Es cierto que dificultan el desarrollo de infraestructura y la alejan de los centros de producción pero no deberían impedir su desarrollo y evolución. Sin embargo un aspecto importante de este tema es que estas condiciones han sido una constante a lo largo de la historia de la ciudad y con el crecimiento poblacional, de vivienda y de tráfico, estas condiciones geográficas y climáticas anteriormente mencionadas se acentúan cada vez mas y es mas costoso y mas lento su desatraso.

Se considera importante incluir en el análisis de este trabajo dos hechos que han afectado gravemente y a lo largo de la historia la situación de Buenaventura. En primer lugar la debilidad institucional, entendido como la poca capacidad o el poco margen de acción que tienen las instituciones tanto nacionales como territoriales en Buenaventura. Esto se ve en la lentitud y la poca eficiencia de todos los proyectos que surgen para solucionar los problemas del puerto. Y es que esto como sus mismos habitantes lo han mencionado en las entrevistas realizadas siempre se queda en el papel y en las palabras pero nunca se ve materializado en avances reales. La situación siempre se repite, gobernantes y políticos viajan a Buenaventura plantean y explican proyectos en materia de educación, salud, infraestructura, servicios públicos y movilidad, los cuales son vitales para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Pasado un tiempo estos proyectos nunca los ve la población y luego de unos años vuelven a hacerlos promesa. En muchas ocasiones esa debilidad facilita el segundo hecho que vamos a mencionar y que ha afectado gravemente a Buenaventura y es la corrupción.

La injerencia de intereses particulares en el desarrollo de las políticas públicas y de los proyectos de inversión en Buenaventura, llevan a que los políticos de turno capten recursos públicos y se los guarden para ellos mismos. Y la realidad es que estas personas tienen los incentivos para hacerlo y es el poco control que hace el gobierno central sobre esos recursos, en muchas ocasiones transferencias de regalías que pueden ser tomadas por políticos. De igual manera al tener ya una ciudad atrasada, desorganizada y pobre no piensan que valga la pena invertirle dinero y creen que esa situación de pobreza y desigualdad es una constante que ellos no podrán cambiar.

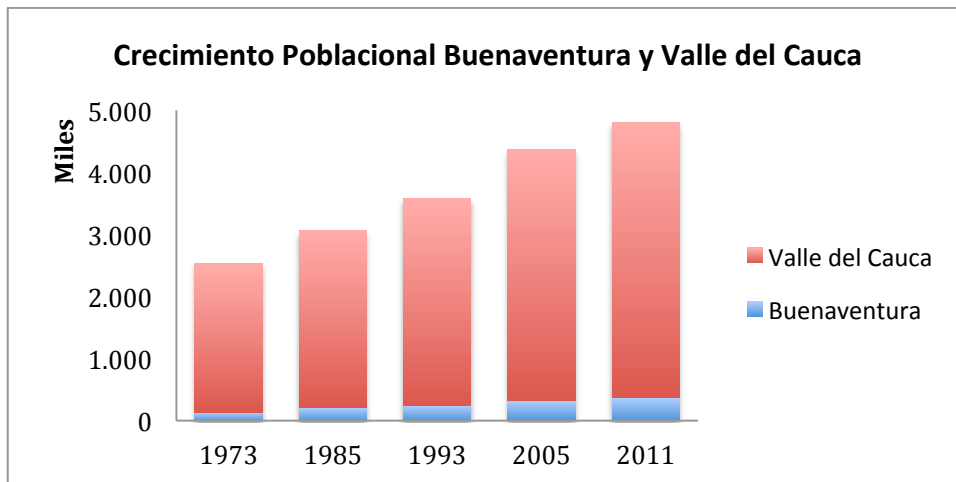
Con base en nuestra exploración cualitativa que hemos realizado en Buenaventura y Cali a través de entrevistas y consultas a habitantes de Buenaventura o conocedores de los temas que se están trabajando, hemos encontrado que en lo que respecta a la tercera hipótesis de concepción inicial de puerto como causante del rezago regional, las personas sienten un marcado sentimiento de disociación entre la ciudad Buenaventura y el puerto. Las personas que fueron entrevistadas coinciden en que las condiciones y los recursos entregados al puerto son muy distintas a las que tiene la ciudad. A diferencia de lo que pasa en otras ciudades de Latinoamérica o incluso del mundo donde el puerto se convierte en un eje de desarrollo para las regiones aledañas, en Buenaventura no sucede esto. El gobierno nacional enfoca muchas de sus políticas o iniciativas a beneficiar finalmente al puerto y en poca medida a la población. Un ejemplo importante es la construcción de la vía doble calzada Cali-Buenaventura, donde se han invertido millonarios recursos pero que a la luz de los habitantes de Buenaventura poco o nada se ven beneficiados con obras como esta. Dicha difícil situación es desde el punto de vista económico entendible, pues Buenaventura como principal puerto sobre el Pacífico es un lugar de vital importancia para el comercio nacional y es responsable en alguna medida de la competitividad de Colombia con el resto del mundo. Por tal motivo hay un conflicto sobre en que invertir el dinero, pues los recursos son escasos y la planeación de ejecución de obras debe realizarse basándose en estudios que revelen las prioridades.

El siguiente Gráfico (Gráfico 12) muestra el crecimiento de la población de Buenaventura en cinco años diferentes y contrastada con la población del Valle del Cauca en esas mismas fechas. En promedio la población de Buenaventura representa un 7% de la población del Valle del Cauca y ha ido creciendo hasta el 8% en el año 2011. Teniendo en cuenta que solamente la ciudad de Cali tiene una población de más de dos millones de habitantes, es claro que éste 8% es representativo y la consolida como una de las ciudades con mayor número de habitantes del departamento.

De igual modo otro dato interesante es que la tasa de crecimiento de la población es mayor para Buenaventura que para el resto del departamento. Mientras Buenaventura creció en promedio en los años en estudio (1973-2011) un 29%, el Valle del Cauca creció un 17%. Lo anterior es un indicador de lo mencionado antes

sobre el acelerado poblamiento del puerto y la masiva migración de personas de zonas aledañas quienes terminan eligiendo a Buenaventura como su próximo hogar pues las condiciones en otras regiones del Pacífico son aun peores.

**Gráfico 12: Población Buenaventura y Valle del Cauca**



Fuente: Anuario Estadístico de Buenaventura 2011 y cálculos propios

### *El Puerto*

Inicialmente el puerto de Buenaventura y en general los puertos de Colombia fueron administrados por el gobierno central desde el año 1953 a través de Puertos de Colombia o Colpuertos. Este modelo de centralización portuaria ayudó en la política de sustitución de importaciones que implementó el gobierno en la segunda mitad del siglo XX. Colpuertos estuvo vigente hasta la década de los noventa, cuando por motivo de la apertura económica iniciada en el gobierno de Gaviria y por diferentes escándalos en cuanto a despilfarro y corrupción, el gobierno decide liquidar Colpuertos y permitir al sector privado administrar y manejar los puertos de Colombia, por medio de concesiones. De esta manera se crean las sociedades portuarias y con ellas cambia de manera importante el futuro de los puertos.

La ley que dio origen a esta figura jurídica fue la Ley 01 de 1991, la cual permite que sociedades anónimas administren, modernicen y realicen mantenimiento a los

puertos. Estas empresas pueden ser de tipo privado o mixto y a su vez pueden contratar a terceros como operadores portuarios para que laboren al interior del puerto. El gobierno les otorga una concesión de 20 años que tiene la posibilidad de prorrogarse si se considera necesario.

Antes que los puertos fueran administrados por privados, Colpuertos contrataba directamente a sus empleados y alcanzó a estructurarse un sindicato de trabajadores, quienes velaban por tener buenas condiciones salariales y laborales y tenían poder de negociación para exigir y hacer respetar sus derechos. Con el cambio a sociedades portuarias muchos trabajadores especialmente los operarios no cuentan con contrato directo con la sociedad portuaria sino que se realiza por medio de intermediarios y agencias. Estos intermediarios compiten por prestarle sus servicios a la sociedad portuaria, lo que causa inestabilidad laboral y desmejora las condiciones laborales de las personas que trabajan en el puerto, pues en primer lugar no cuentan con un contrato fijo directo con el puerto y en segundo lugar no tienen el poder de negociación que tenían antes los sindicatos y se ven afectados al tener que depender de una empresa externa que sólo le interesa tener un espacio de operación en el puerto frente a muchos otros operadores portuarios existentes.

El claro desmejoramiento de las condiciones laborales en el puerto de Buenaventura se ilustra también con los siguientes planteamientos: "... Hoy, los empleos que se derivan de la Sociedad Portuaria son escasos, la tecnología desplazó a los estibadores y detrás de cada nueva máquina de transporte y carga pueden adivinarse los fantasmas de 10 antiguos cargadores, responsables cada uno, de al menos tres o cuatro hogares. Los empleos más complejos, los que requieren de conocimiento y de otras habilidades son desempeñados por personas de fuera que sólo están en la ciudad en los días de semana o por nativos que viajan el fin de semana hacia sus verdaderos hogares en Cali. Por eso, no hay clase media, y en la muy colombiana clasificación por estratos, Buenaventura es la única ciudad del país en la que los estratos 4, 5 y 6 han desaparecido por completo" (Salazar, 2007).

Existen diferentes opiniones acerca de si la privatización del puerto fue positiva o negativa para el desarrollo de la ciudad. La revista Posiciones, de la Universidad del Valle presenta la opinión de Alberto Carvajal, profesor de la Universidad del Valle,

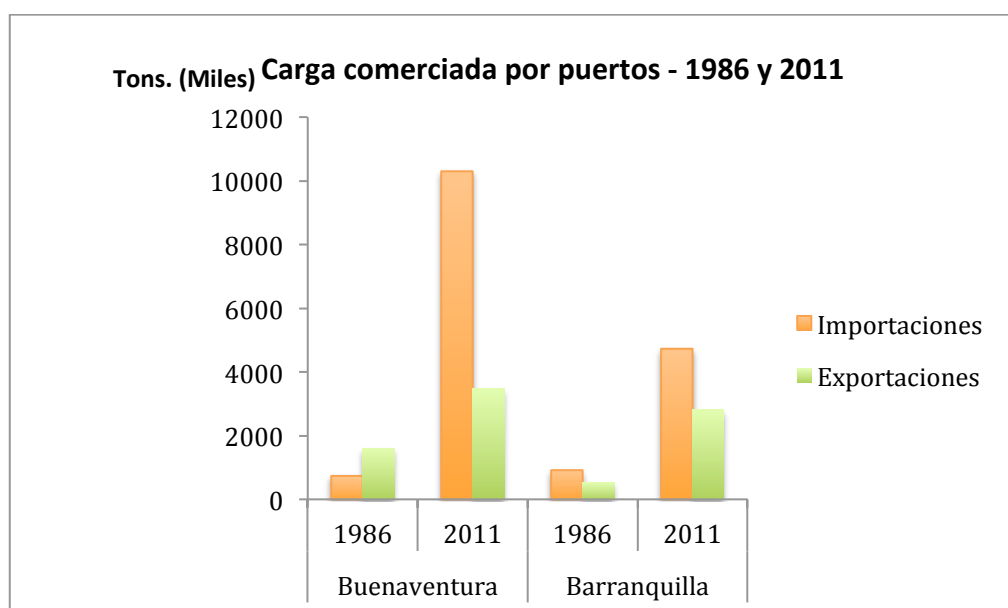
sobre el cambio que generó en la población la liquidación de Colpuertos. En primer lugar explica que la liquidación fue producida por las condiciones en que se hallaba: “altos niveles de corrupción, ineficiencia y malos manejos administrativos, que la tenían ad portas de la quiebra. Ciertamente o no, el dolor hoy se siente en muchos de sus habitantes, como la pérdida de algo que algún día fue de ellos y el Estado se los quitó. (...) Hoy se considera que la condición del puerto del municipio está contribuyendo muy poco al bienestar de los cerca de 400 mil habitantes que hoy se calcula tiene la ciudad, mas cuando solo genera 5 mil empleos entre directos e indirectos. (...) El muro que divide la Sociedad Portuaria de la ciudad, marca el limite de dos mundos totalmente distintos uno en el que la inversión tecnológica no es muy distinta a los grandes puertos del mundo y otro en el que la inversión pública es prácticamente nula en las ultimas administraciones, y cuya problemática social no es nada distinta a los países mas pobres del mundo.”<sup>30</sup>

El siguiente gráfico (Gráfico 13) muestra el volumen de carga en miles de toneladas que se importó y exportó en los años de 1986 y 2011 por los puertos de Buenaventura y Barranquilla. Desde el año de 1986 ya se evidenciaba la importancia que había tomado el puerto de Buenaventura, aunque tenía volúmenes de carga similares a los de Barranquilla. Para el año 2011, se observa claramente que las importaciones realizadas por el puerto de Buenaventura son mas del doble de las que se hicieron por Barranquilla. Sin embargo como se ha planteado anteriormente, estas cifras no se ven reflejadas en mejoramiento del bienestar de la población, pues toda esta mercancía llega al puerto e inmediatamente es trasladada al interior del país y todos los movimientos y gastos portuarios ingresan directamente a la Sociedad Portuaria.

---

<sup>30</sup> Carvajal, A. Revista Posiciones. Universidad del Valle

### Gráfico 13: Carga Comercializada por puertos Barranquilla y Buenaventura



Fuente: Anuario Estadístico de Buenaventura

#### *Buenaventura: Distrito Especial*

El 5 de febrero de 2013, el Gobierno decreta la ley 1617 en la que le concede a Buenaventura el título de distrito especial, que busca como objetivo principal dotar de mayores recursos y mayor autonomía a la ciudad. La ley plantea dentro de su primer artículo lo siguiente: “El objeto de este estatuto es el de dotar a los distritos de las facultades, instrumentos y recursos que les permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo, así como promover el desarrollo integral de su territorio para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, a partir del aprovechamiento de sus recursos y ventajas derivadas de las características, condiciones y circunstancias especiales que estos presentan.”<sup>31</sup>

En un principio la idea de realizar esta ley surgió en el año 2008 en cabeza del parlamentario Eriberto Sanabria, pero solo hasta el año 2013 se firmó. La esencia de esta ley es conseguir tres objetivos principales: tener la posibilidad de hacer más inversiones, lograr mayor autonomía y acceder de forma directa a recursos de la

<sup>31</sup> Extracto tomado de la página web del Senado de la República: [www.secretariasenado.gov.co](http://www.secretariasenado.gov.co)

nación y del Sistema General de Regalías. En particular los beneficios que se le presentan a Buenaventura al sancionarse la ley son los siguientes:

- Recibir los recursos de la operación del lote de la antigua zona franca, que debe dedicarse a la expansión portuaria y desarrollo logístico.
- El Gobierno le entrega al distrito La Estación de Ferrocarriles Nacionales para desarrollar un centro de convenciones de información y documentación del Pacífico.
- Cambios administrativos como creación de localidades, lo que le permitirá a la comunidad tener una comunicación mas directa con sus gobernantes.
- El alcalde no dependerá de la gobernación del Valle sino directamente del Vicepresidente de la Republica.
- Se podrán adelantar proyectos eco turísticos y profundizar en proyectos de ciencia, innovación y tecnología.

En un principio esta ley debería favorecer en gran medida los ingresos de la ciudad y podría mejorar también la inversión que se hace en investigación, desarrollo e infraestructura. Sin embargo al no estar todavía completamente implementada no se puede saber con certeza los resultados de la ley. De igual manera existe una base de acción que es la del puerto, es decir, muchos de los medios y de los objetivos de la ley nombran al puerto y lo que puede suceder es que realmente la población no salga beneficiada sino que se le sigan girando mas y mas recursos al puerto y la situación siga igual que en la actualidad.

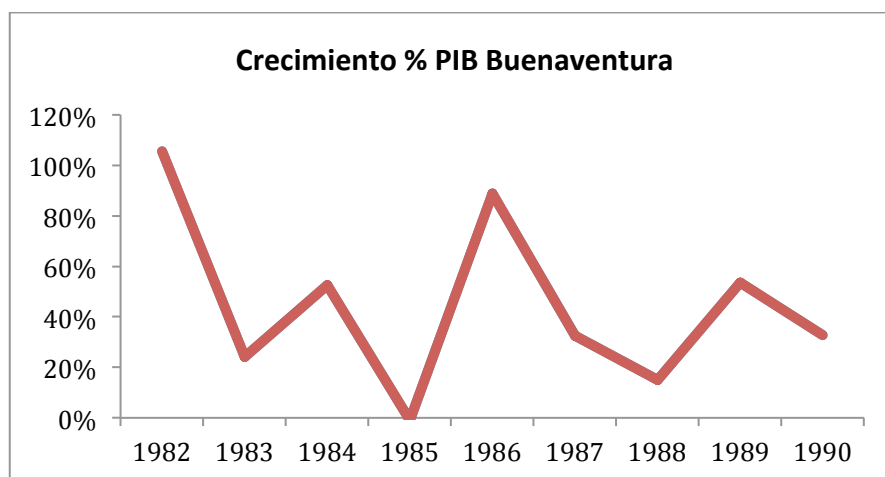
Según el último informe de implementación de la Ley que está disponible en el sitio web de la alcaldía de Buenaventura, las acciones que se han adelantado por parte de la alcaldía para avanzar en el cumplimiento del decreto son las siguientes:

- Análisis del contenido general de la ley
- Implementación de estrategias y acciones de divulgación en medios de comunicación
- Socialización ante el consejo de gobierno
- Reuniones con bloque parlamentario del Valle
- Elaboración de estudios previos para la contratación del personal
- Modificación del presupuesto distrital

Como se observa concretamente no se han mostrado avances en la ley ni tampoco beneficios, sino que se está en una etapa de pre desarrollo, pero que parece que trabaja lentamente y que lo que ha ocasionado es gastos de hasta 14 mil millones de pesos en todas estas cuestiones, según cifras de la propia alcaldía de la ciudad.

Analizando aspectos económicos de Buenaventura se puede observar (Gráfico 14) que para los últimos años, específicamente del 2007 al 2011, la participación del PIB de Buenaventura sobre el del Valle del Cauca es en promedio del 6%. Por otro lado tomando cifras de finales del siglo XX se tiene que el PIB de Buenaventura creció del año 1981 a 1990, en promedio un 45%, una cifra bastante significativa tomando en cuenta que las condiciones generales de la ciudad no han variado mucho.

**Gráfico 14: Crecimiento PIB Buenaventura 1982-1990**



Fuente: DANE y cálculos propios

### Resultados trabajo de campo

En la visita realizada a Buenaventura, los días 6 y 7 de febrero, se logró desarrollar una encuesta sobre la percepción de la situación actual e histórica que vive y ha vivido esta ciudad (ver Anexo 5), logrando comprender de manera más cercana las difíciles condiciones por las que atraviesa sus habitantes y pudiendo así sensibilizarnos con ellos (ver Anexo 6). La encuesta tenía como objetivo, recolectar

información acerca de la problemática social de Buenaventura y de esta manera, poder comparar esta información con la investigada previamente. Además, se pretendía conocer que tanto sabían las personas de la historia de la ciudad donde viven, aspecto que sorprendió ya que la mayoría de las personas encuestadas conocían muy poco de esta historia, algo preocupante en términos culturales.

En general, se puede notar una clara tendencia de las respuestas de los encuestados hacia un histórico abandono estatal, ya que se observó personalmente como es la reacción de las personas al preguntarles por las necesidades que el gobierno no les satisface. Es curioso que se les preguntó a los encuestados cuales eran sus principales necesidades como ciudadano, donde la mayoría de estas no son satisfechas por el gobierno. Esto denota la clara inconformidad de los habitantes de Buenaventura con la actuación del gobierno, considerando que aspectos como la seguridad, la educación, la salud, el agua y el empleo; son esenciales para poder vivir pero lastimosamente no están siendo provistos de manera suficiente por el gobierno local, ni departamental y mucho menos por el nacional.

Las personas encuestadas creen, en términos generales, que la corrupción del gobierno, la falta de oportunidades laborales, la violencia y la poca unión entre los habitantes de Buenaventura, son los principales problemas que le impiden el desarrollo a esta. Algo que sorprendió fue conocer el pensamiento generalizado de los habitantes de esta ciudad acerca de la falta de integración entre éstos. Esta falta de integración, según los encuestados, es un aspecto muy negativo debido a que cada persona solamente piensa en sus propios problemas y en su propio bienestar, sin importarle lo que le ocurra al “vecino”.

Al haber poca cohesión entre los habitantes, no se cuenta con una representación sustancial del pueblo ante el gobierno, que permita hacer sentir la voz de la “persona a pie”, sus necesidades básicas, sus preocupaciones como ser humano, su frustración ante la situación social, económica y política actual de la ciudad.

Quizás, si hubiera una mayor unión entre estas personas, se podría realizar un mejor lobby con el gobierno, presionar a este para que cumpla su papel a cabalidad, lograr mejoras en la prestación de servicios públicos como el agua, la salud;

además de la aplicación de políticas enfocadas a disminuir la violencia, aumentar los empleos formales y mejorar la educación.

Esta falta de solidaridad con el prójimo e interés únicamente en lo personal, es una representación férrea del “individualismo metodológico” de Weber. Este consiste en “un método, un modo de abordar los problemas sociales que privilegia su individualidad histórica”<sup>32</sup>.

Respecto al conocimiento de la fundación e historia de la ciudad por parte de sus habitantes, se pudo observar que se conoce muy poco del origen de Buenaventura. Las personas expresaron su profundo desconocimiento sobre la historia, argumentando razones como que su poca edad no les permitía conocer nada sobre la historia de su ciudad nativa. Lo poco que se conocía sobre esta es del conquistador Pascual de Andagoya y que es una ciudad de más de 400 años de fundada, nada más conocían sobre su “pueblo natal”.

Por otro lado, el aspecto geográfico tampoco es bien conocido por los encuestados, debido a que ni si quiera sabían cuál era la isla Cascajal y por esto no podían responder si esta fue el lugar indicado para comenzar la construcción de la ciudad, hoy en día conocida como Buenaventura. Sin embargo, hubo comentarios interesantes como por ejemplo que “la isla Cascajal si pudo haber sido el lugar indicado pero no de la forma como se planteó, se le dio más importancia a la construcción del puerto como tal que a la misma ciudad”, que “el sector isla es muy pequeño para la construcción de la ciudad, debería ser solo portuaria”, etc...

Además, la mayoría de personas entrevistadas creen que a pesar de que Buenaventura posee una excelente ubicación geográfica, aspectos como los suelos y el clima húmedo, dificultan el buen desarrollo de la ciudad. Esto, porque este tipo de clima es propicio para el desarrollo de mosquitos que pueden afectar gravemente a la población, especialmente a aquella que vive en bajamar, es decir, la ubicada en casas de madera en mal estado, muy cerca o incluso construida sobre el propio mar (ver Anexo 6). La inestabilidad de estas casas es un gran riesgo para los bonaverenses ya que en cualquier abate de la naturaleza, una gran cantidad de personas podrían morir.

---

<sup>32</sup> Recuperado de <http://www.uca.edu.sv/revistarealidad/archivo/4e4464564949celindividualismo.pdf>

Otro aspecto afectado por las condiciones geográficas específicas de Buenaventura es el desarrollo de cultivos agrícolas, ya que no es un secreto que esta humedad dificulta en gran medida que se puedan sembrar diversos tipos de alimentos porque no se garantiza que estos puedan sobrevivir a las constantes lluvias y más aun a un clima tan cambiante como el de hoy en día. Ser el mayor municipio del Valle del Cauca no es en este caso una ventaja para Buenaventura puesto se puede contar con mucha tierra disponible pero esta tierra no es apta para cultivos a largo plazo.

A esto se le suma problemas de infraestructura con los que cuenta la ciudad, ya que solamente tiene una vía de acceso y que a pesar de estar siendo reparada y modernizada, se lleva un gran tiempo en estos arreglos estructurales, sospechándose así una marcada corrupción en este proceso.

Evidenciamos la impotencia que sienten las personas ante la actuación del gobierno, consideran que el abandono estatal es histórico. Generalmente al hablar de la indiferencia histórica del gobierno nacional se hace alusión a como este siempre ha visto a Buenaventura como la ciudad que tiene el puerto marítimo que más volumen de carga maneja a nivel nacional, invirtiendo mucho en el desarrollo de este puerto pero siendo la inversión en la ciudad muy ínfima. Como se dijo anteriormente en la sección pasada, es como si fueran dos ciudades en una sola, la sociedad portuaria y la sociedad en general, siendo el segundo sobre los cuales no se ve el progreso de ese gran comercio internacional que se maneja.

Y es que esa injusticia que sienten las personas se ve reflejada en comentarios como: “Aquí, cuando los grupos armados tumban las torres, la luz se va en todas partes menos en la sociedad portuaria”; “nosotros somos un pueblo de negros, cuando el estado decidió ver a Buenaventura fue porque vio plata, ahora le produce la plata que necesita. Nunca la ha visto más que como una mina de oro”; “Evidente, de toda la vida, un ejemplo es que el colegio más viejo de Buenaventura acaba de cumplir 70 años, eso ya muestra que solo hace 70 años aquí se podía estudiar bachillerato. Los peores indicadores de pobreza los ha tenido Buenaventura. El estado empieza a llegar a raíz de la subversión, el Estado totalmente de espaldas a Buenaventura y hoy nos ven solo por el potencial económico y estratégico”.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Comentarios tomados de entrevistas realizadas en trabajo de campo.

Con este trabajo de campo, buscamos además que las personas se apropiaran mucho más de la problemática que viven, produciendo sus propias soluciones desde la manera en que analizan la ciudad en que viven. En esta vía, se sugirió un cambio a nivel estructural en la cultura de las personas, logrando unirse más como ciudadanos, para poder contribuir de una mejor manera al progreso de la ciudad y hacerse sentir ante los órganos estatales y no solamente pensando en su bienestar personal.

También se quiere mejorar la formación de personas que realmente velen por los intereses de la comunidad, formando líderes comunitarios que vivan la problemática con su propia “carne” y que sepan cuáles son las verdaderas necesidades del pueblo. Varias personas manifestaron esta preocupación, el saber elegir; algo que parece tendencia a nivel nacional pero que pareciera que cada día toma más fuerza la idea de cambiar la mentalidad de las personas hacia la consecución de cargos políticos con el único fin de sacarles “jugo económico”.

Ocupar cargos políticos va más allá del status y el dinero, el principal objetivo debería de ser proteger los derechos e intereses de una comunidad, buscando la mejora continua del nivel de vida de sus habitantes; algo que en la realidad no se cumple.

Es una problemática en doble sentido, un gobierno que no se manifiesta con políticas que busquen un mayor bienestar para las personas y unas personas que se quedan calladas, se dejan comprar y luego exigen y reclaman sus derechos pero no se unen para realmente lanzar una sola voz, clara y contundente, de reclamo.

Se cree que el orden privado también juega un papel importante en el desarrollo de Buenaventura, debido a que se espera que así como muchas empresas se benefician del masivo comercio que se moviliza por el puerto, también se concienticen y creen grandes empresas en esta ciudad que le permitan a muchas personas poder emplearse y así ir mejorando poco a poco las altas tasas de pobreza que golpean la ciudad.

Con esto se busca que los habitantes no sólo dependan de una explotación minera, sino que también posean otras fuentes de trabajo que pueden ser iguales o mejores en términos salariales y que claramente serán menos riesgosas. Por otro lado,

existe una gran preocupación por parte de los Bonaverenses respecto a la contratación de personas externas a Buenaventura, ocupando cargos que muchos habitantes de la ciudad consideran que deberían ser ocupados por ellos, los nativos.

Por otro lado, si se sabe que la ciudad cuenta con los peores indicadores a nivel departamental e incluso nacional, se debería “atender de manera diferencial a esa población”, buscando desarrollar políticas regionales que se adapten a su peculiar situación económica, política y social. La infraestructura debería ser mejorada para que situaciones como los paros de los transportadores no tengan tanto impacto y se logre mejorar la eficiencia en las cadenas logísticas, lo cual permita ser mucho más competitivos y también así mejorar la situación económica de Buenaventura.

En definitiva, el abandono histórico estatal hacia Buenaventura se ha visto repercutido en aspectos como una pobre educación, los más altos niveles de pobreza del Valle del Cauca, una evidente corrupción en los presupuestos municipales, una violencia creciente y una prestación de servicios públicos muy deplorable, por solo nombrar algunos. El desconocimiento por la historia por parte de sus habitantes y las dificultades geográficas que tiene la ciudad, son otros aspectos que se resaltan del trabajo de campo. Según los encuestados, la situación en términos generales de Buenaventura es peor por las razones ya mencionadas, sin embargo existen diversas propuestas por parte de estos para lograr superar el rezago regional que se vive, las cuales tienen que entrar a ser bien analizadas respecto a su facilidad de alcance y enfoque que se le debe proporcionar.

## Conclusiones

Al analizar la situación de Buenaventura desde múltiples frentes, aspectos geográficos, económicos, sociales, ambientales e históricos, se puede concluir que los problemas actuales que aquejan la ciudad como narcotráfico, inseguridad y corrupción no deberían ser el único foco de políticas por parte de los gobiernos municipales, departamentales y nacional. Lo anterior puesto que se puede inferir que estas problemáticas son consecuencia de hechos anteriores y que se convirtieron en una constante a través del tiempo, es decir, problemas de orden

estructural que no se pueden solucionar con correcciones de tipo coyuntural. Los siglos de historia pre colonial y poscolonial unidos a intereses económicos de unos pocos privados y del gobierno nacional, crearon una serie de conflictos y de problemas en la estructuración de la infraestructura de esta población, así como en la mente de sus habitantes.

La gran mayoría de estos aspectos se mantuvo a lo largo de los años y en vez de mejorar, se convirtieron en dificultades aún mayores lo que vuelve vulnerable a la población y es más susceptible de crear situaciones de inseguridad, narcotráfico, delincuencia, corrupción, entre otras. Recordando la sección de abandono estatal presentada al inicio del documento, se puede evidenciar la grave situación que vive el puerto de Buenaventura y es una prueba del olvido en que se tiene a esta ciudad, es difícil creer que un municipio con el territorio mas extenso del Valle del Cauca y una de las poblaciones mas grandes del departamento, tenga índices tan trágicos en muchas áreas, las mas relevante de ellas, educación. Siendo este aspecto uno de los que mas se debería cuidar y fomentar, pues la educación es uno de los pilares que crea acumulación de capital humano y es la que permite desarrollar la economía de una región.

Adicionalmente es imperante que las condiciones y calidad de vida de los habitantes de Buenaventura mejoren, ya que el hecho de tener una buena infraestructura, adecuados sitios públicos y demás son aspectos que crean conciencia colectiva y sentido de pertenencia con la ciudad. La productividad de las personas y por ende de las industrias que se creen en este municipio depende de las condiciones del entorno en el que se encuentran.

En la segunda sección del documento dedicada a la geografía de la región se evidencia que hay sin lugar a dudas, una influencia del clima y la geografía en el desarrollo de Buenaventura, pues ésta tiene unas dificultades adicionales al resto del país. El hecho de contar con tan altos niveles de humedad, de pluviosidad, entorpecen labores de construcción y sobre todo limita en gran medida la capacidad de producción agropecuaria que pueda tener la región. De igual modo las condiciones del suelo así como la vasta selva que rodea Buenaventura dificultan el desarrollo de industrias, edificaciones públicas y privadas y demás, pues como se explicó en la sección, el suelo blando encarece las construcciones y las vuelve

vulnerables a las inclemencias del clima. Sin embargo si se toma como ejemplo a otras ciudades de la región como Guayaquil en Ecuador o Manaus en Brasil, con condiciones climáticas similares, se puede deducir que no es razón necesaria para afirmar que el rezago regional de Buenaventura se da por esas condiciones.

El tercer punto abordado en la investigación es la condición histórica de puerto que ha tenido Buenaventura y su priorización por encima de las condiciones de vida de sus habitantes o los escenarios para la creación de industria. Históricamente la ciudad no se pensó como tal sino que se aprovecharon los recursos para acceder de manera más eficiente al Océano Pacífico y todas las inversiones en todos los gobiernos de turno han ido encaminadas a ese fin. Por tal motivo es difícil concebir que se quiera hoy en día liberar a Buenaventura de su rezago cuando durante décadas se ha trabajado con el mismo pensamiento que se tuvo desde su fundación. Así mismo Buenaventura fue afectada por las ideas esclavistas del siglo XVIII y fue escenario de comercio así como de posesión de esclavos, lo anterior unido a la explotación minera que se dio en la región. Todo esto crea un problema social y una mentalidad en cada habitante que se traspasa a lo largo del tiempo y termina convirtiéndose en una cultura, lo que se quiere expresar es que esa cultura heredada sirve como catalizador para situaciones conflictivas y de violencia que terminan siendo un círculo vicioso pues son esos mismos problemas los que en parte impiden desarrollo y así continua el círculo.

En conclusión, los problemas de Buenaventura tardaron años en crearse y acentuarse y tardarán años en resolverse. Existen fuertes limitantes sobre todo históricos, así como también políticos que deben ser derribados para comenzar a construir una nueva ciudad. El hecho de tener el puerto convirtió a Buenaventura en dependiente de este y su aparato productivo funciona alrededor de éste puerto, como se mencionó anteriormente esto claramente genera problemas de desempleo, falta de incentivos para las nuevas empresas, corrupción, etc.

Otra recomendación es la de incentivar la industria y el agro, pues como se sabe, estos dos sectores de la economía son el motor de crecimiento y desarrollo de una región o un país. Con incentivos a la creación y construcción de industrias en la región de Buenaventura, con modelos similares por ejemplo a la ley Páez en el Cauca, se puede incrementar el número de firmas en el distrito. De igual modo es

importante estimular que emprendedores de Buenaventura y no de afuera logren crear empresa, ya que de esta manera se logra que la industria que se vaya consolidando tenga también un sello regional y no solo sean empresas de otros lugares con intereses de aprovechamiento de beneficios. Por otra parte la agricultura también se puede incentivar específicamente en el área de la pesca, pues actualmente la gran mayoría de la cantidad pescada le pertenece a empresas grandes o multinacionales, que desde luego tienen el capital y la tecnología para hacerlo mas eficiente que los pequeños pescadores. Sin embargo es elemental que los pequeños también tengan la oportunidad de crecer, pues esto disminuye el desempleo y provoca menor desperdicio de tiempo en actividades de ocio que se traducen en menos jóvenes ingresando a la delincuencia, narcotráfico, paramilitarismo, etc.

## Bibliografía

Alcaldía distrital de Buenaventura. Mapas de Buenaventura. Buenaventura, Colombia. Recuperado de <http://www.buenaventura.gov.co>

Alcaldía distrital de Buenaventura. Anuario Estadístico Buenaventura en cifras año 2011. Buenaventura, Colombia. Recuperado de [www.buenaventura.gov.co](http://www.buenaventura.gov.co)

Almario, O. (2007). Revista Posiciones. Universidad del Valle.

Aprile, J. (2002). Génesis de Buenaventura: memorias de Cascajal, Cali. Universidad del Pacífico.

Ávila Arias, Serge Edwin and Toro Cárdenas, Juan Carlos (2003) Entre lo vernáculo y lo contemporáneo reinterpretación de la vivienda palafítica en Buenaventura. Pregrado thesis, Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de <http://www.bdigital.unal.edu.co>

Instituto geográfico Agustín Codazzi, Instituto de hidrología meteorología y estudios ambientales. (2011). Reporte de áreas afectadas por inundaciones 2010-2011 Resumen 1-5. Recuperado de <http://www.igac.gov.co>

Instituto geográfico Agustín Codazzi. (2002). Zonificación de los conflictos de uso de las tierras en Colombia. Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://www.siac.gov.co>

Cámara de comercio de Buenaventura. (2015). Análisis socioeconómico de Buenaventura 2014. Recuperado de <http://www.ccbun.org>

Corporación Colombiana de Investigación Agropecuaria. (2010). 1er Taller Latinoamericano Globalsoilmap.net Atlas de Suelos LAC. Recuperado de <http://eusoils.jrc.ec.europa.eu>

Espinosa, A. (2011). De lo global a lo local en los repertorios de acción de las organizaciones negras frente al conflicto armado en Buenaventura.

Espinosa, G. (2005). Buenaventura y sus historias paralelas. Universidad Santiago de Cali.

Fedesarrollo-Cerac. (2013). Hacia un desarrollo integral de la ciudad de Buenaventura y su área de influencia.

Londoño, J. (2013). Vapores y Ferrocarril en la configuración de una región económica 1874-1974.

Pérez, G. (2007). Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura.

Romero, J. (2009). Geografía económica del pacifico colombiano.

Salazar, B. (2007). Morir en Buenaventura: entre el gueto y la prisión. Revista Posiciones. Universidad del Valle.

Valencia, A. (2014). Los orígenes coloniales del puerto de Buenaventura.

Valdivia, L. (1994). Buenaventura, un desarrollo frustrado.

Vásquez David. (2013). Conflicto del uso de la tierra. Recuperado de <http://www.elmundo.com>.



## Anexo 2: Zonas susceptibles a inundación en el Valle del Cauca

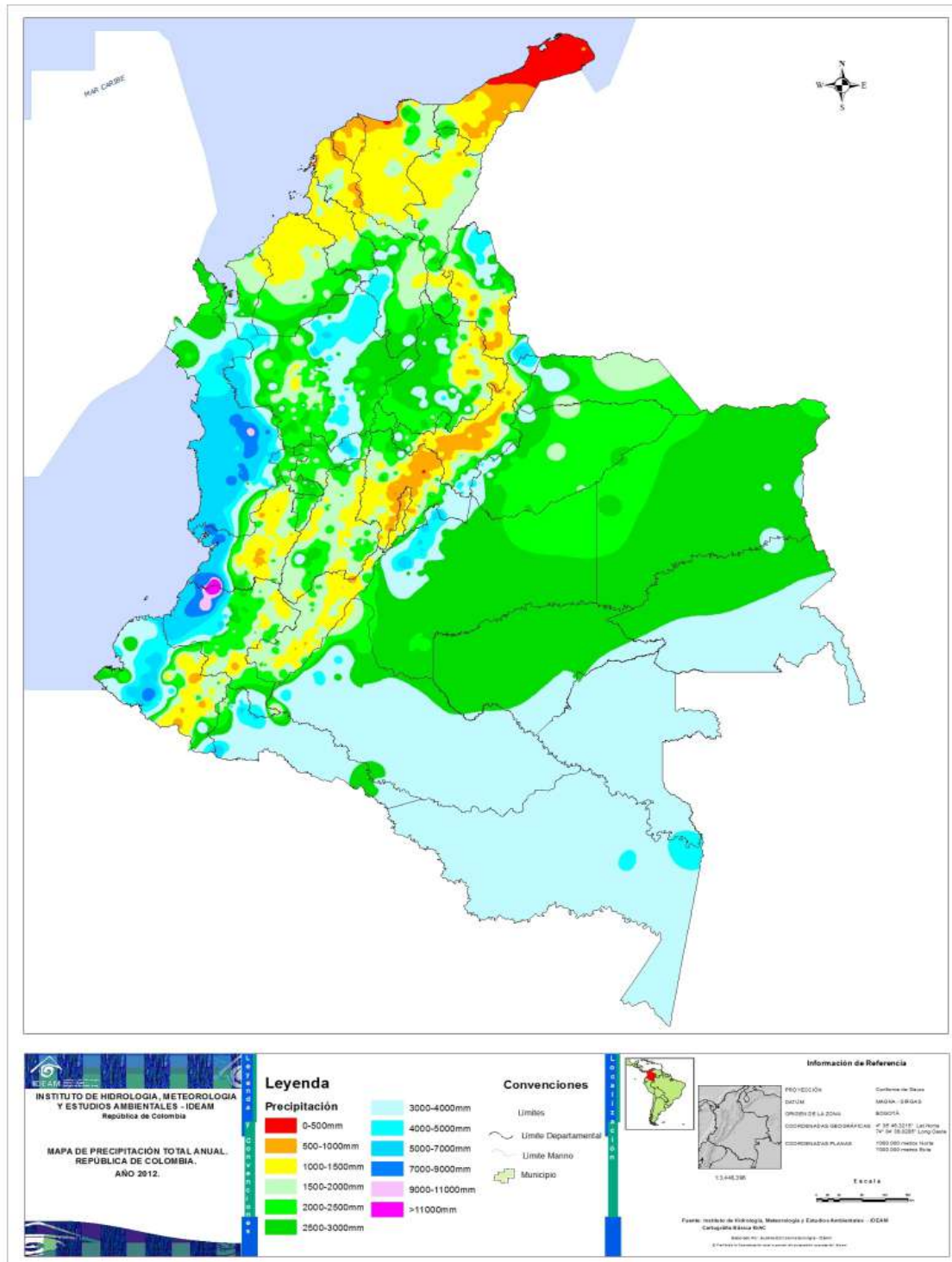
ZONAS SUSCEPTIBLES A INUNDACIÓN		
DEPTO	MUNICIPIOS	AREA HA.
	ANDALUCÍA	360
	ANSERMANUEVO	3.646
	BOLIVAR	2.496
	BUENAVENTURA	111.473
	BUGA	1.507
	BUGALAGRANDE	1.206
	CAICEDONIA	3.613
	CALI	8.351
	CALIMA (El Darién)	2.483
	CANDELARIA	1.925
	CARTAGO	1.032
	EL CERRITO	1.274
	GUACARI	847
	JAMUNDI	6.283
	LA UNIÓN	1.573
	LA VICTORIA	1.528
	OBANDO	1.024
	PALMIRA	4.222
	RIOFRÍO	2.513
	ROLDANILLO	3.252
	SAN PEDRO	692
	SEVILLA	874
	TORO	2.069
	TRUJILLO	1.798
	TULUÁ	1.145
	VJES	932
	YOTOCO	7.124
	YUMBO	3.001
	ZARZAL	1.534
	<b>TOTAL</b>	<b>179.776</b>

VALLE DEL CAUCA



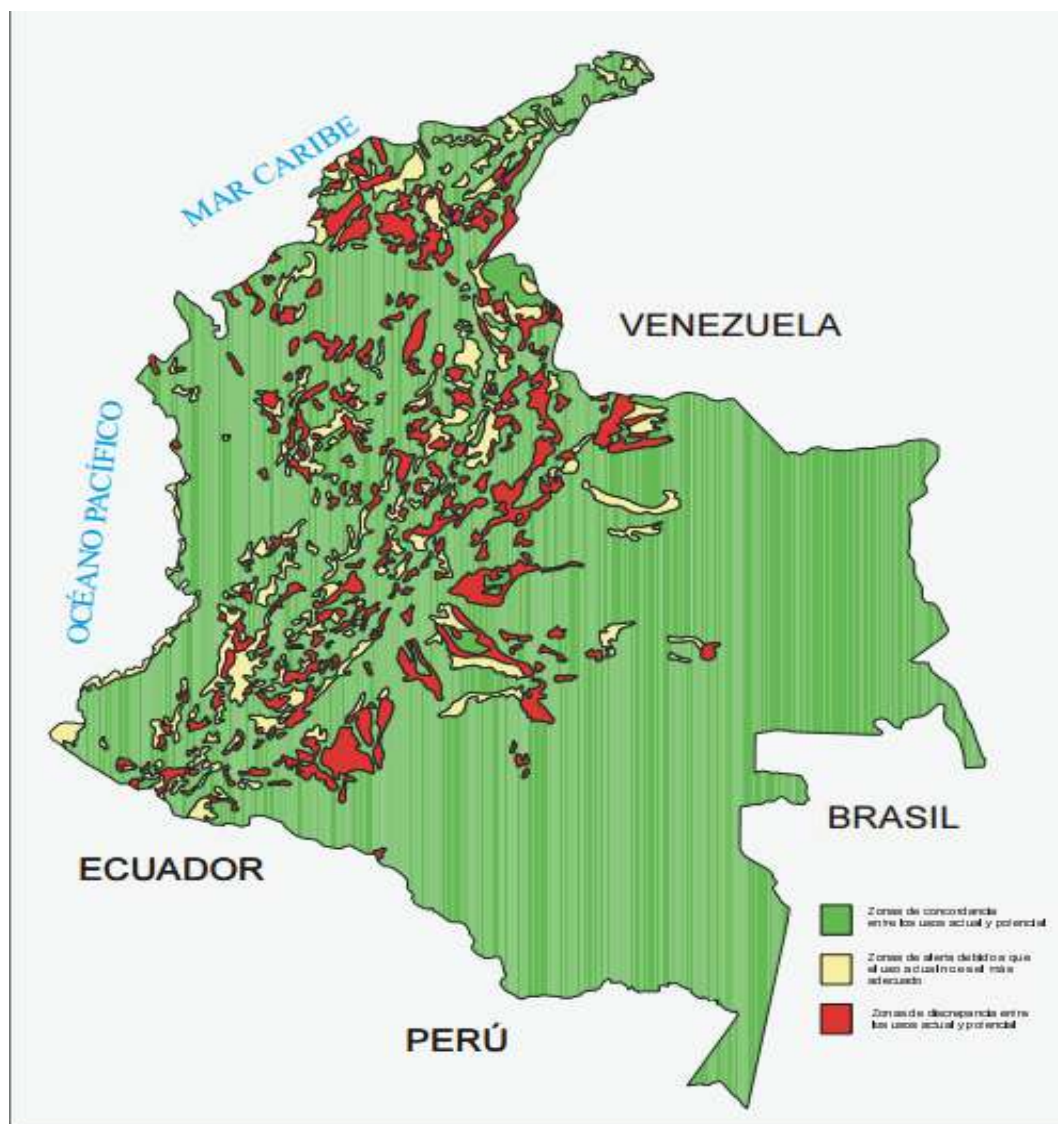
Fuente: <http://www.igac.gov.co>

**Anexo 3: Mapa de precipitación total anual República de Colombia año 2012.**



Fuente: IDEAM.

**Anexo 4:** Mapa de conflictos de uso de la tierra (IGAC, 1988).



Fuente: <https://www.siac.gov.co>

## Anexo 5

### PREGUNTAS ENTREVISTA BUENAVENTURA

*Buenos días, somos estudiantes de la Universidad Icesi en Cali y actualmente estamos realizando una investigación sobre la situación actual e histórica que vive y ha vivido la ciudad de Buenaventura. Así que nos gustaría contar con su opinión respondiendo las siguientes preguntas:*

1. ¿Considera usted que la situación de Buenaventura en los últimos años ha mejorado, empeorado o sigue igual?
2. ¿Cuáles son las principales necesidades que tiene usted como ciudadano?
3. ¿Cuáles de esas necesidades el gobierno no le satisface?
4. ¿Cuál cree usted que es el principal problema que tiene actualmente Buenaventura y que impide su desarrollo?
5. ¿Qué conoce usted sobre la fundación e historia de la ciudad?
6. ¿Cree usted que la isla Cascajal fue el lugar indicado para comenzar la construcción de la ciudad?
7. ¿Considera usted que hay problemas geográficos que pueden dificultar el desarrollo de la ciudad y de sus habitantes?
8. ¿Piensa usted que ha existido una indiferencia histórica del gobierno nacional hacia la ciudad?
9. ¿Qué soluciones plantearía para activar la economía de Buenaventura y romper la histórica brecha de desigualdad que la ciudad tiene con el resto del país?

*MUCHAS GRACIAS POR SU TIEMPO*

## Anexo 6: Buenaventura en fotos

Las siguientes imágenes fueron tomadas en la visita a Buenaventura para la realización del trabajo de campo de este proyecto de investigación:

