



Documentos de trabajo sobre  
**ECONOMÍA REGIONAL**

**Historia, geografía y puerto como  
determinantes de la situación social  
de Buenaventura**

Por:  
Gerson Javier Pérez V.

No. 91

Abril, 2007



**BANCO DE LA REPÚBLICA**

CENTRO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS REGIONALES (CEER) - CARTAGENA

ISSN 1692 - 3715

La serie **Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional** es una publicación del Banco de la República – Sucursal Cartagena. Los trabajos son de carácter provisional, las opiniones y posibles errores son de responsabilidad exclusiva de los autores y no comprometen al Banco de la República ni a su Junta Directiva.

## Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura<sup>♣</sup>

**GERSON JAVIER PÉREZ V.<sup>♠</sup>**

**Cartagena de Indias, abril de 2007**

---

\* El autor agradece los valiosos comentarios de Adolfo Meisel, María Aguilera, Julio Romero, Jaime Bonet y José Gamarra, investigadores del Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER) del Banco de la República en Cartagena, durante la elaboración del presente documento. También se agradece la colaboración de las personas que muy amablemente, a través de sus conocimientos e información, enriquecieron la visión de la situación socio-económica de Buenaventura: a los empleados del Banco de la República en Buenaventura, especialmente a Dorlly Sánchez, Gerente de la sucursal; al equipo de profesionales del Departamento de Estudios Económicos del Banco de la República en Cali, especialmente a Jaime Collazos quien me suministró información valiosa acerca de la actividad portuaria de Buenaventura; a Erver Campos de la Secretaría de Planeación de Buenaventura y a Luis Enrique Murillo, así como a los demás profesionales de la Cámara de Comercio de Buenaventura; y al ingeniero Roberto Osorio, promotor del proyecto *Puerto Industrial Aguadulce*, quien muy amablemente me informó sobre el proceso de expansión portuario.

♠ El autor es economista del Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER) del Banco de la República, Cartagena. Para comentarios favor dirigirse al correo electrónico [gperezva@banrep.gov.co](mailto:gperezva@banrep.gov.co) o al teléfono (5) 6600808 ext. 151.

Este documento puede ser consultado en la página web del Banco de la República [http://www.banrep.gov.co/publicaciones/pub\\_ec\\_reg4.htm](http://www.banrep.gov.co/publicaciones/pub_ec_reg4.htm).

## Resumen

Buenaventura no sólo es uno de los puertos más importante de Colombia, sino que también hace parte del Valle del Cauca, uno de los departamentos más prósperos junto con Antioquia y Cundinamarca. Sin embargo, y pese a estas características, es uno de los municipios más pobres del país. Este documento hace mención de al menos tres particularidades que han incidido en la actual situación socio-económica de Buenaventura: las características geográficas, el legado histórico y el puerto. Las dos primeras han sido determinantes negativos, retrasando el proceso de crecimiento y desarrollo de la ciudad, y la tercera ha influido en forma positiva. Vale la pena mencionar que una de las causas de la pobreza en la ciudad es el alto desempleo. Sin embargo, no es posible reducirlo únicamente a través de las actividades portuarias. Existen otros importantes sectores productivos con gran potencial, tales como el forestal y el pesquero, los cuales podrían absorber gran parte del exceso de la mano de obra.

**Palabras clave:** Buenaventura, economías locales, actividad portuaria, economía regional

**Clasificación JEL:** R1, R3, O1, Q1

## **TABLA DE CONTENIDO**

I. INTRODUCCIÓN.....	2
II. ASPECTOS HISTÓRICOS Y GEOGRÁFICOS.....	4
A. Antecedentes históricos.....	4
B. Entorno geográfico.....	7
1. Aspectos generales.....	7
2. El clima y los recursos hídricos.....	10
3. Los suelos y su productividad.....	12
III. LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN BUENAVENTURA.....	15
1. Generalidades de las actividades comerciales en los puertos marítimos de Colombia.....	16
2. El puerto de Buenaventura.....	19
IV. OTRAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.....	24
V. SITUACIÓN SOCIAL Y CAPITAL HUMANO.....	25
VI. CONCLUSIONES.....	29
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	31

## **I. INTRODUCCIÓN**

Uno de los temas que mayor preocupación ha generado en el país, es la gran brecha que existe entre las condiciones socio-económicas de los habitantes de la periferia y los del interior. Por ejemplo, los departamentos de la Costa Caribe, los Nuevos Departamentos y la Costa Pacífica son los que presentan mayor pobreza y vulnerabilidad.

El Valle del Cauca, pese a ser parte de la Costa Pacífica, región con departamentos muy pobres como Chocó y Nariño, es uno de los departamentos con los mejores indicadores socio-económicos junto con Antioquia y Bogotá. Sin embargo, paradójicamente, la población que le otorga su condición costera, el municipio de Buenaventura, no refleja los buenos resultados del departamento al que pertenece, aún siendo la ciudad que alberga uno de los puertos marítimos más importantes del país.

Actualmente, Buenaventura es el municipio más pobre del Valle del Cauca. El porcentaje de la población con necesidades insatisfechas es tres veces el observado en Cali. Presenta niveles de cobertura de los servicios básicos muy por debajo del promedio departamental, y bajas tasas de alfabetismo, más comparables con las del Chocó que con las del Valle.

Este documento formula algunas hipótesis acerca de las causas de la grave situación socio-económica en el municipio. La primera es que existen ciertas condiciones de localización y de características físicas que han afectado el desempeño del municipio en cuanto a desarrollo y crecimiento económico. En la medida en que han existido ciertos factores externos adversos, tales 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. La segunda, que está estrechamente relacionada con la primera, es el legado histórico. Este se refiere a todos los hechos ocurridos desde los primeros asentamientos poblacionales, y que han marcado el rumbo de la situación socio-económica de sus habitantes.

Estas hipótesis han sido consideradas en varios trabajos a nivel nacional e internacional. En Colombia, existe evidencia del efecto de las características geográficas e históricas sobre el crecimiento y desarrollo en algunas zonas del país<sup>1</sup>. Bonet y Meisel (2006) mostraron la influencia de la geografía y el legado colonial sobre los ingresos departamentales en Colombia. El presente documento argumenta que las características geográficas de Buenaventura y el legado colonial, llevaron a los altos niveles de pobreza que actualmente enfrentan los habitantes del municipio.

Buenaventura está enfrentado a dos situaciones particulares que pueden afectar el desarrollo de la ciudad. La primera es positiva, y se refiere al aumento en la movilización de carga que ha traído el creciente mercado mundial. Esto ha generado un gran interés por proyectos de expansión y mejoramiento en la capacidad y los servicios portuarios en Buenaventura. La segunda es negativa, y tiene que ver con los altos niveles de pobreza y el aumento de los hechos de violencia por parte de algunos grupos armados al margen de la ley.

En la segunda sección del documento se describen y analizan los hechos históricos y las características geográficas de Buenaventura. La tercera sección está dedicada a mostrar la importancia del puerto y su impacto en la economía nacional, así como los planes de modernización y las obras que actualmente están en marcha. En la cuarta sección se hace mención sobre las actividades económicas, diferentes a las portuarias, que tienen gran potencial productivo en Buenaventura. En la quinta sección se analiza la situación de pobreza, así como los resultados en cuanto a educación, salud y cobertura en servicios básicos. En la última sección se presentan algunas reflexiones finales.

---

<sup>1</sup> Uno de los trabajos más representativos acerca de lo que se ha llamado el *legado colonial* es el de Acemoglu et al. (2001). Para el caso colombiano están los trabajos de Bonet y Meisel (2006), Pérez (2007) y Bonet (2007).

## **II. ASPECTOS HISTÓRICOS Y GEOGRÁFICOS**

### **A. Antecedentes históricos<sup>2</sup>**

El origen de Buenaventura, como población, se remonta a la llegada de Vasco Núñez de Balboa en 1515, quien después de desembarcar en la Costa Caribe atravesó el Darién y llegó al que llamó Mar del Sur o Mar del Pacífico. Hechos históricos revelan que existió, desde el principio, muy poco interés por ver convertida a Buenaventura en una población propiamente dicha. Más bien se buscaba una entrada hacia el interior del territorio, hecho que marcaría por muchas décadas el destino del que es hoy uno de los puertos más importantes del país.

Esta situación la evidenció la llegada de Juan de Ladrillero y Pascual de Andagoya entre 1539 y 1540. Como lo mencionaron Gärtner (2005) y Aprile-Gnisset (2002), estos conquistadores nunca tuvieron la intención de establecer población alguna en Buenaventura. Dentro de las razones pueden enumerarse: la resistencia de los nativos, la espesa selva, la alta humedad, la inclemente temperatura, y en definitiva, el conjunto de todas sus condiciones geográficas que hacían poco conveniente y muy riesgoso el establecimiento de un centro de operaciones conquistador en la región<sup>3</sup>.

Así pasarían el siglo XVI y parte del XVII, período en el que fue imposible el establecimiento de asentamientos poblacionales definitivos. Durante estas décadas se suspendió cualquier actividad portuaria en esta zona del país, pese a los numerosos intentos por reestablecer las actividades. Esta situación hizo que las autoridades caleñas se dieran cuenta de la importancia que para la ciudad de Cali representaba el funcionamiento del puerto.

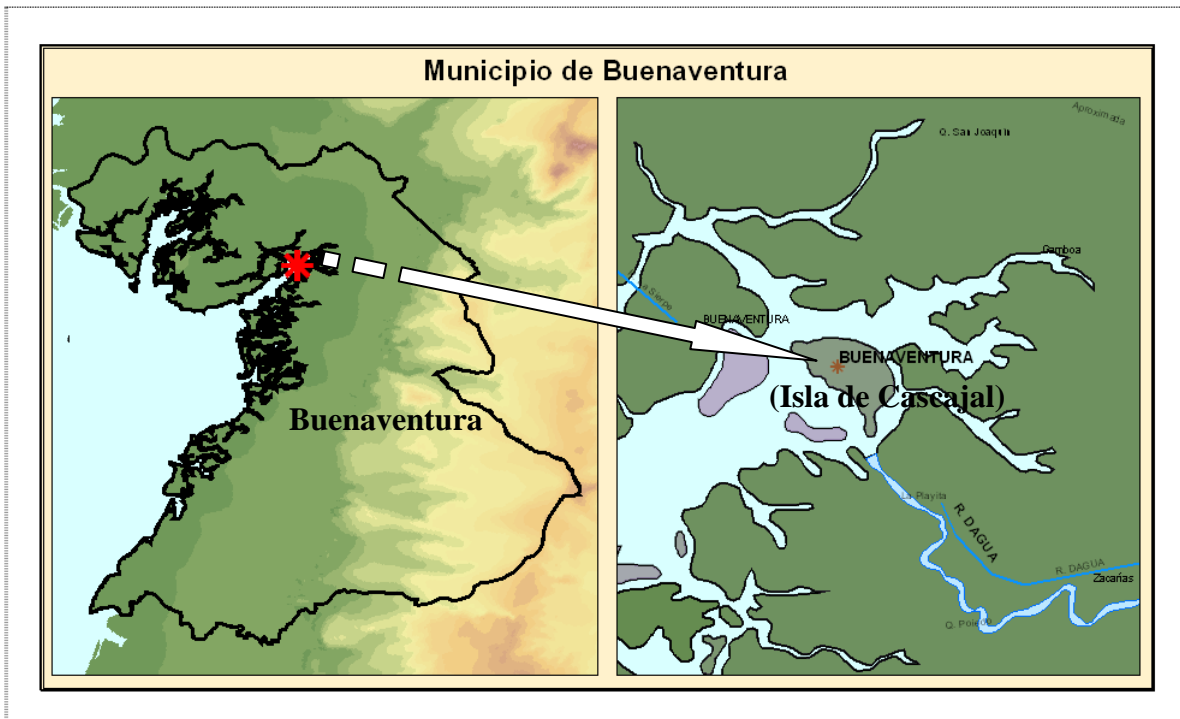
---

<sup>2</sup> Esta sección está basada principalmente en los trabajos de Gärtner (2005) y Aprile-Gnisset (2002).

<sup>3</sup> Al respecto, Gärtner menciona: "... el aventurero no tenía "voluntad de poblar", pues no levantó acta ni hizo ceremonia fundacional, a las que eran aficionados los españoles. El rancherío desapareció cuando los mosquitos los sacaron de allí: la buenaventura no fue propicia".

Luego de múltiples obstáculos, tales como la oposición de algunos sectores que se estarían beneficiando de las precarias condiciones de transporte terrestre entre Cali y Buenaventura<sup>4</sup>, y pese incluso a la utilización por varias décadas de un camino alternativo para salir al Pacífico los caleños optaron, hacia mediados del siglo XIX, por la reapertura del antiguo camino entre Cali y el puerto.

**Mapa 1**  
Ubicación de la Isla de Cascajal dentro del municipio de Buenaventura



Fuente: Cálculos del autor con base en el IGAC.

Ya para esa época, la población de Buenaventura estaba ubicada en la Isla de Cascajal (Mapa 1), habitada por algunos comerciantes e indígenas de la región quienes encontraron sustento en la pesca y en el cultivo de algunos productos agrícolas. Existían algunas edificaciones en madera, y se había nombrado alcalde parroquial, notario, registrador y un

<sup>4</sup> Los encomenderos utilizaban a los indígenas como medio de transporte de mercancías a través de los estrechos caminos, por lo que cualquier mejoramiento perjudicaría su negocio. Adicionalmente, en Popayán se opusieron durante mucho tiempo a la construcción de la carretera Cali – Buenaventura, debido a que veían amenazada su supremacía sobre Cali (Gärtner, 2005, p. 22).

gobernador para la Provincia de Buenaventura. También se dictó un decreto que oficializaba la apertura del puerto, al cual se le otorgó la condición de *puerto franco*<sup>5</sup>.

Con el fin de promover el poblamiento de Buenaventura, el Gobierno realizó algunas acciones, tales como la adjudicación de terrenos y la construcción de nuevas casas. De la misma forma empezaron a llegar colonizadores extranjeros de Europa y Estados Unidos, algunos de los cuales comenzaron la construcción de muelles privados. Esta situación hizo que incluso comenzaran a funcionar consulados en la isla.

Para finales del siglo XIX, a pesar de todos los esfuerzos por convertirla en una ciudad desarrollada, algunos de los visitantes extranjeros mencionaron que de no ser por su potencial portuario esta población "... es sencillamente una agrupación de chozas infelices edificadas sobre pilotes"<sup>6</sup>. Aunque nunca se puso en duda su potencial portuario, e incluso se veía en el futuro a Buenaventura como una ciudad próspera, siempre estuvieron latentes las grandes dificultades y limitaciones geográficas para edificarla. Al respecto Gartner (2005) menciona que entre 1860 y 1880 había primero que construir el lote (rellenando el terreno) antes de construir las edificaciones. Esto da alguna idea de las condiciones geográficas que enfrentaban los pobladores al intentar establecerse en la isla.

Como si estuviera destinada a la desaparición, para la misma época, finales del siglo XIX y comienzos del XX, ocurrieron en la isla de Cascajal una serie de hechos trágicos: la fiebre amarilla y la viruela, que acabaron con cerca de la quinta parte de la población; una serie de incendios que destruyeron las pocas edificaciones que con esfuerzo habían sido construidas; y en 1906 el terremoto cerca de las costas de Tumaco. Pese a todos estos acontecimientos la población estaba empeñada no sólo en quedarse sino en convertir a Buenaventura en un sitio mejor.

---

<sup>5</sup> Gärtner (2005) menciona al respecto que esta sería la primera vez en la que se reconocía al puerto como exportador y no sólo como importador.

<sup>6</sup> Comentario de Santiago Eder, un judío ruso importador de vinos, citado por Gartner (2005, p. 27).

Con el inicio de las obras de recuperación de la ciudad, y el aumento de las actividades comerciales, llegó un importante número de obreros, muchos de los cuales al no encontrar trabajo se dedicaron a la vida ociosa, perjudicando la tranquilidad y la seguridad del resto de habitantes. Según Gartner, hacia 1925 por el puerto de Buenaventura pasaba más de la quinta parte del comercio exterior del país, y cerca del 15% de las exportaciones de café. Esto da una idea de lo rápido que fue adquiriendo importancia el puerto en la economía nacional.

Años más tarde, en 1931, como si el destino se negara a dar una oportunidad de desarrollo a la isla y a sus habitantes, ocurrió un nuevo incendio, esta vez con peores consecuencias que los anteriores<sup>7</sup>. En esta oportunidad el hecho se inició en un almacén localizado en una de las principales calles de la ciudad. El desastre fue mayor debido a que alrededor de este almacén se encontraban la mayoría de las más importantes edificaciones: la oficina del ferrocarril, la aduana, la capitanía de puerto, los consulados, algunos bancos, hoteles, la casa del comercio y teatros, entre otros (Gartner, 2005, p. 31).

Para la recuperación de la ciudad hubo mucho entusiasmo por las grandes obras y mejoramientos, sin embargo, fueron más las buenas intenciones que lo que realmente se ejecutó. Al respecto Gartner menciona: "... no todo lo prometido se cumplió y Buenaventura prosiguió el siglo XX mostrando acusados contrastes entre las riquezas que por aquí pasaban y lo que de ellas podían beneficiarse sus habitantes." Por otro lado April-Gnisset (2002) se refirió en el mismo sentido de la siguiente manera: "La riqueza entra o sale por el puerto, pero nada se queda para el mejoramiento del poblado".<sup>8</sup>

## **B. Entorno geográfico**

### **1. Aspectos generales**

La descripción y análisis físico de un territorio ha venido cobrando gran interés como determinante de las condiciones socio-económicas de la población. Esto se ve reflejado en

---

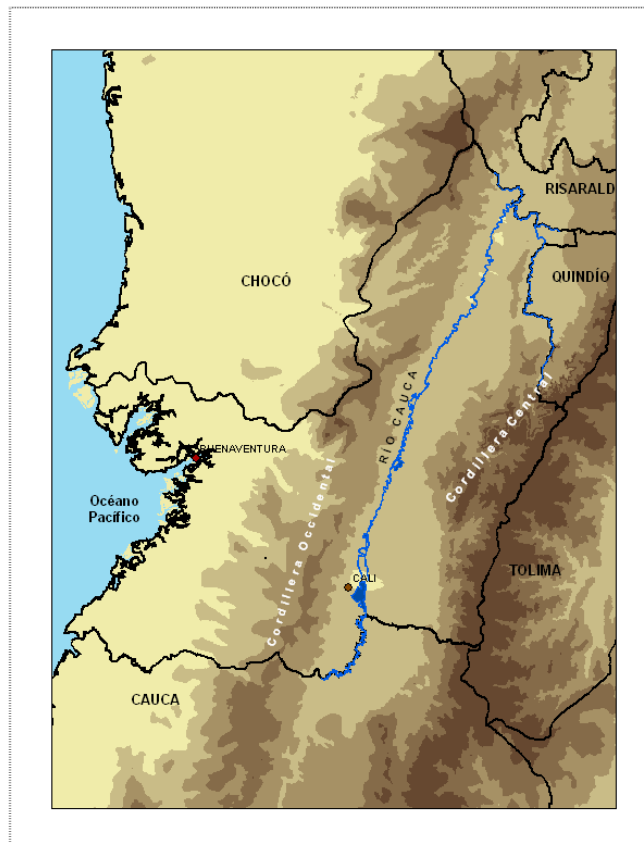
<sup>7</sup> Ya para esta época existía un puerto mejorado y de mayor capacidad al construido unos años antes.

<sup>8</sup> Citado por Gartner (2005).

el aumento del número de estudios en los que las características geográficas explican en forma importante el crecimiento económico.<sup>9</sup>

Una característica particular de las poblaciones de la Costa Pacífica colombiana, es que se encuentran separadas del interior del país por una cadena montañosa, correspondiente a la cordillera occidental. Adicionalmente, por ser tierras bajas, en su mayoría por debajo de los 1.000 metros sobre el nivel del mar (msnm), el clima cálido es el predominante. Toda esta zona de tierras bajas conforma lo que se conoce como la llanura del Pacífico.

**Mapa 2**  
Departamento del Valle del Cauca



Fuente: Cálculos del autor con base en información geográfica del IGAC.

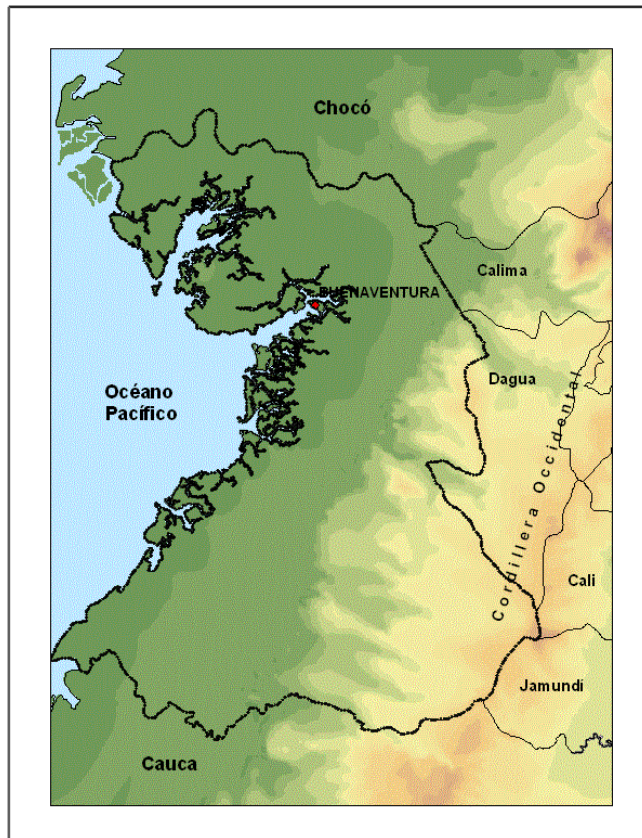
<sup>9</sup> Si bien existe un gran número de autores y de estudios al respecto, algunos de los más conocidos son los de Jeffrey Sachs y Paul Krugman, entre otros.

En el caso del Valle del Cauca, su relieve se destaca por cuatro características particulares: la primera es la llanura del Pacífico la cual se extiende desde el litoral hasta el piedemonte andino, la segunda es la cordillera occidental, la tercera es el Valle del río Cauca y la cuarta es el costado occidental de la cordillera Central.

Si se observa el Mapa 2, es posible notar que, físicamente, el departamento del Valle es bastante heterogéneo. Las alturas de sus poblaciones varían de manera significativa, desde los 57 msnm hasta los 1900 msnm, y con temperaturas desde los 18 °C hasta los 26 °C. Adicionalmente, se puede observar que al departamento lo divide en dos partes la cordillera occidental, lo cual podría ser una de las razones de las diferencias socio-económicas y culturales de las poblaciones a ambos lados de la cordillera. Aunque no en todos los casos las características geográficas son determinantes insuperables a la hora de establecer un vínculo entre poblaciones, si a esto se le suma la falta de vías de comunicación adecuadas, se genera un desarrollo diferencial entre ellas.

Buenaventura se encuentra localizada en la parte izquierda de la Cordillera Occidental sobre la Costa Pacífica (Mapa 3). Limita al norte con el Departamento del Chocó, al sur con el Cauca, al oriente con los municipios Calima, Dagua, Cali y Jamundí, y por el oriente con el Océano Pacífico.

**Mapa 3**  
Características geográficas de Buenaventura



Fuente: Cálculos del autor con base en información geográfica del IGAC.

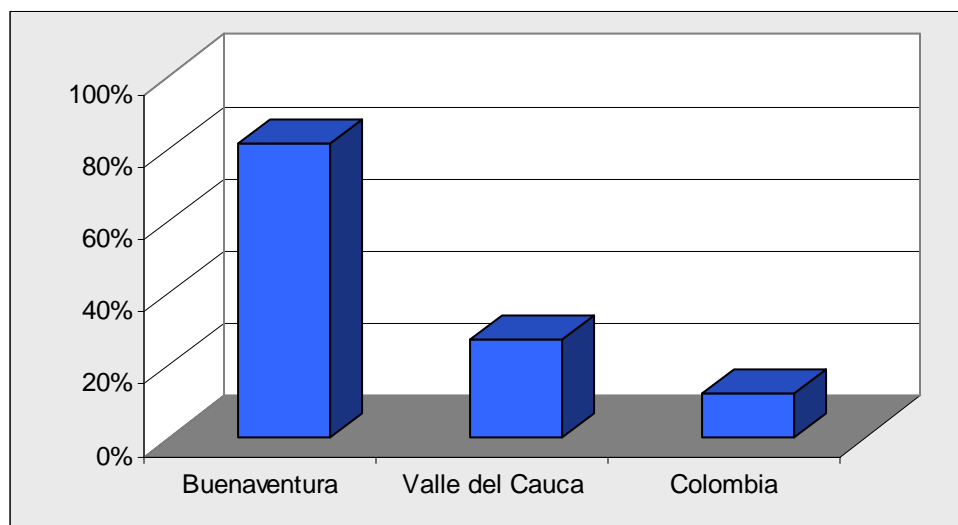
## **2. El clima y los recursos hídricos**

Como se mencionó anteriormente, Buenaventura presenta unas características particulares. Dentro de ellas se destaca el hecho de estar localizada a 7 msnm, con un clima predominantemente cálido y de mucha humedad.

El Gráfico 1 permite observar algunas características particulares. La primera es que casi la totalidad del territorio de Buenaventura se caracteriza por tener altas temperaturas y altos niveles de humedad, a pesar de comprender un territorio tan amplio, con cerca de 6.788

km<sup>2</sup> y ser el municipio con mayor extensión del departamento<sup>10</sup>. La segunda característica es la gran diferencia que hay entre las condiciones climáticas de Buenaventura, con respecto no sólo al promedio nacional sino al departamental. Esto está corroborando el hecho de que Buenaventura presenta unas características físicas muy diferentes a las del resto del departamento.

**Gráfico 1**  
Porcentaje de territorio con clima cálido muy húmedo  
(Buenaventura, Valle del Cauca y Colombia)

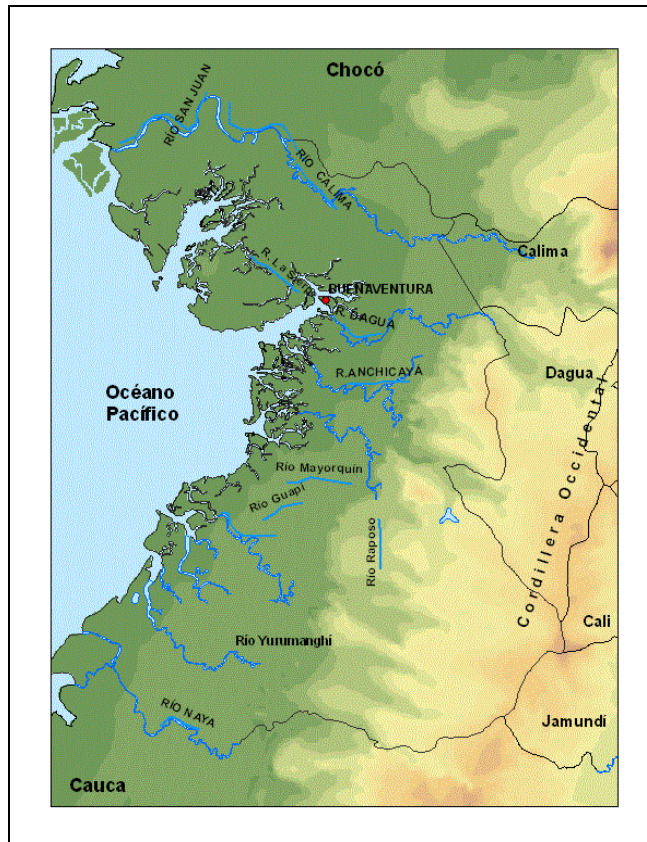


Fuente: Cálculos del autor con base en información del IGAC.

Las condiciones climáticas extremas en Buenaventura superan incluso a las del Chocó, en donde el porcentaje de territorio caracterizado por tener un clima *cálido muy húmedo* es del 55%. La diferencia se debe a que en el Chocó otra proporción importante del departamento, el 28,6%, presenta clima *cálido pluvial*.

<sup>10</sup> El resto del municipio se caracteriza por tener climas *medio muy húmedo* (11,8%), *frío muy húmedo* (2,7%), *muy frío húmedo* y *muy húmedo* (1,9%) y *medio húmedo* (0,09%).

**Mapa 4**  
Recursos hídricos del municipio de Buenaventura



Fuente: Cálculos del autor con base en información del IGAC.

El municipio al presentar los más altos niveles de humedad y precipitación de todo el departamento, cerca de 6.980 mm de precipitación media anual, muy superior incluso a los 3.141 mm del segundo municipio con mayor precipitación del departamento, cuenta con importantes fuentes hídricas<sup>11</sup>. El Mapa 4 muestra algunos de las más importantes. Como se puede observar, la riqueza hídrica del municipio es abundante a todo lo largo del territorio.

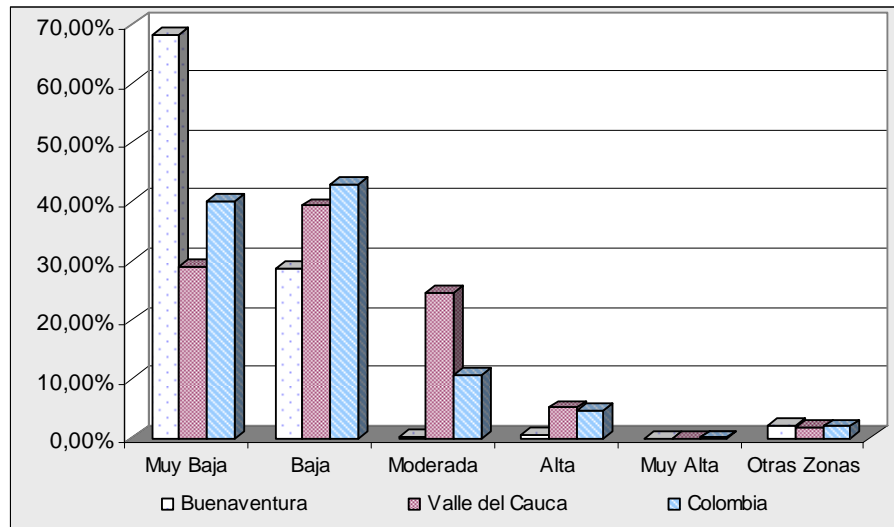
### **3. Los suelos y su productividad**

El siguiente paso en el análisis de los elementos geográficos de Buenaventura es lo que tiene que ver con las características físicas de sus suelos. Existe un amplio número de

<sup>11</sup> Cabe mencionar que en algunos casos el nivel de precipitación alcanza los 8.000 mm promedio anual (IGAC, 1996).

determinantes a la hora de establecer la calidad y la aptitud de los suelos, tales como la profundidad, la erosión, el drenaje y la pendiente. Sin embargo, es el nivel de fertilidad el elemento esencial a la hora de determinar la aptitud del suelo.

**Gráfico 2**  
 Porcentaje de territorio según nivel de fertilidad del suelo  
 (Buenaventura, Valle del Cauca y Colombia)



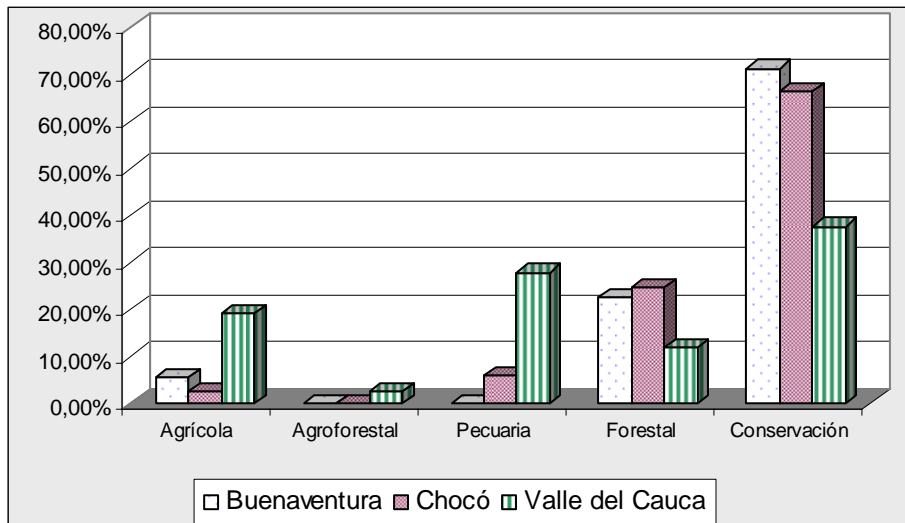
Fuente: Cálculos del autor con base en información del IGAC.

El Gráfico 2 muestra para Buenaventura, Valle del Cauca y Colombia, el porcentaje de territorio que presenta diferentes niveles de fertilidad. La comparación a estos tres niveles de agregación permite hacer comparaciones y entender mejor la diferencia relativa de los suelos de Buenaventura, con respecto a los promedios departamental y nacional.

Se pueden observar algunas características particulares. La primera es que la mayor proporción de suelos de Buenaventura (68,3%) se encuentran clasificados como de muy baja fertilidad, porcentaje muy superior al promedio departamental (29,1%) y al promedio nacional (39,9%). La segunda es que 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.

Esta situación puede ser corroborada si se calcula la cantidad de tierras dedicadas a este tipo de actividades. Por ejemplo, se estima que tan sólo el 5,74% del territorio se dedica a actividades agrícolas, el 22% a actividades forestales (específicamente de protección), y el 71% a la conservación. En el caso de las actividades pecuarias y agroforestales se encuentra que en el municipio se llevan a cabo en muy baja proporción. Un aspecto adicional que se quiere resaltar y que se mencionó anteriormente, es la importante diferencia que existe entre las características físicas de Buenaventura con las del resto del departamento. Adicionalmente, si se comparan dichas características con las de su vecino Chocó es posible observar grandes coincidencias y similitudes.

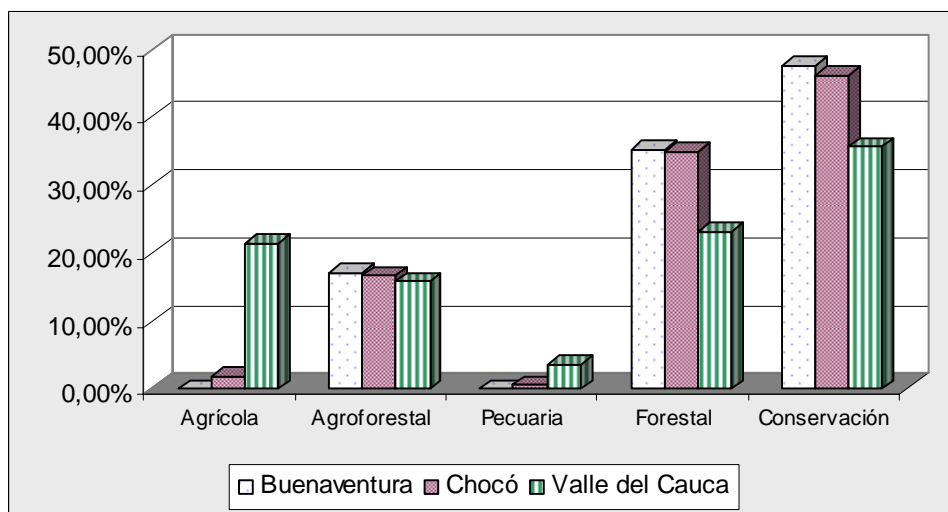
**Gráfico 3**  
 Porcentaje de territorio según uso del suelo  
 (Buenaventura, Valle del Cauca y Chocó)



Fuente: Cálculos del autor con base en información del IGAC.

En el Gráfico 3 se observa que, para todas las actividades, Buenaventura y Chocó presentan una utilización del suelo muy similar entre ellas y muy diferente a las del Valle del Cauca. La misma situación se observa si se tiene en cuenta la vocación o potencial de uso del suelo.

**Gráfico 4**  
 Porcentaje de territorio según vocación de uso del suelo  
 (Buenaventura, Valle del Cauca y Chocó)



Fuente: Cálculos del autor con base en información del IGAC.

Lo que muestra el Gráfico 4 es que si bien en los tres casos la principal vocación de uso del suelo es la conservación y las actividades forestales, en el departamento del Valle el 21,5% del territorio presentan características apropiadas para realizar actividades agrícolas, mientras que en Buenaventura y Chocó este porcentaje es casi nulo. Estos resultados dejan ver cómo Buenaventura, siendo parte del Valle, presenta unas características físicas muy diferentes a éste, y muy similares a uno de los departamentos más pobres y aislados de Colombia.

### III. LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN BUENAVENTURA

Esta sección del documento pretende mostrar que el puerto de Buenaventura, por sus características particulares, es único en el país<sup>12</sup>. Es el puerto de mayor participación en el comercio exterior, representando cerca del 50% de la carga nacional, especialmente en

<sup>12</sup> Esta sección no pretende ser exhaustiva en el estudio de todas las actividades del puerto de Buenaventura, sino más bien mostrar los aspectos que hacen de éste el más importante en las actividades productivas del país.

cuanto a volumen de importaciones. Sin embargo, el puerto actualmente presenta grandes dificultades, que de seguir así lo dejarían rezagado en esta actividad.

La historia del puerto está estrechamente ligada con la historia de la ciudad. Como se mencionó al comienzo del documento, desde la conquista nunca hubo una intención clara de establecer una población en este territorio. Sin embargo, siempre fueron claras las ventajas que como puerto podrían ser aprovechadas. Particularmente, fue considerado y utilizado como puerta de entrada al continente, como fortín militar con el único objetivo de continuar con la empresa conquistadora hacia el interior del país.

### **1. Generalidades de las actividades comerciales en los puertos marítimos de Colombia**

A través del transporte marítimo es posible transportar gran cantidad de carga a bajo costo. Con el mejoramiento gradual de los principales puertos del mundo, la apertura de otros nuevos, la modernización de la mayoría y con la construcción de barcos de mayor capacidad, este servicio de transporte de carga se ha mantenido como la mejor opción para el transporte mundial de mercancías.

Colombia por supuesto no ha sido ajena a esta realidad. La importancia del transporte marítimo de carga en el país es evidente. Según datos del Ministerio de Transporte al 2005, el 95,3% del comercio exterior se transportaba por vía marítima, 91,3% en el caso de las importaciones y 96,2% de las exportaciones. Le sigue el transporte terrestre con el 4,1% del total de comercio exterior y el restante 0,6% por vía aérea.

Este medio de transporte no sólo ha sido importante para el país desde la apertura económica de finales de los 80s y principios de los 90s, también es fundamental el papel que tendrá de ser aprobado el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos. Es por esta razón que los puertos colombianos han venido desarrollando proyectos de mejoramiento, tales como la modernización de equipos, ampliación de la capacidad de

movilización de carga, dragado de los canales de acceso y, en general, la expansión de la capacidad instalada.

En el caso de los puertos que estaban siendo manejados exclusivamente por el Estado, el cambio ha sido mucho más evidente. La ineficiencia y el despilfarro de recursos por parte de Colpuertos<sup>13</sup>, llevó a que en 1993 se liquidara. A partir de ese momento los puertos de la nación fueron entregados en concesión a las Sociedades Portuarias Regionales (SPRs)<sup>14</sup>. Esto hizo que se tomaran una serie de medidas con el objetivo de reducir las tarifas, mejorar la eficiencia y modernizar el servicio portuario (Collazos, 2005).

En Colombia, el sistema de transporte marítimo está conformado por tres tipos de muelles: los privados, los especializados y las sociedades portuarias regionales. Los primeros son operados por agentes privados y realizan actividades de comercio exterior. Los especializados se encargan de la exportación de productos tradicionales como el petróleo, el carbón y el banano. En el caso de los muelles regionales, el servicio prestado es para el resto de productos que requieran ser movilizados dentro y fuera del país. Para el caso de estos últimos existe una sub-especialización: Santa Marta en la movilización de graneles sólidos y carbón; Barranquilla y Buenaventura como terminales multipropósito y Cartagena en el trasbordo de contenedores (Collazos, 2006).

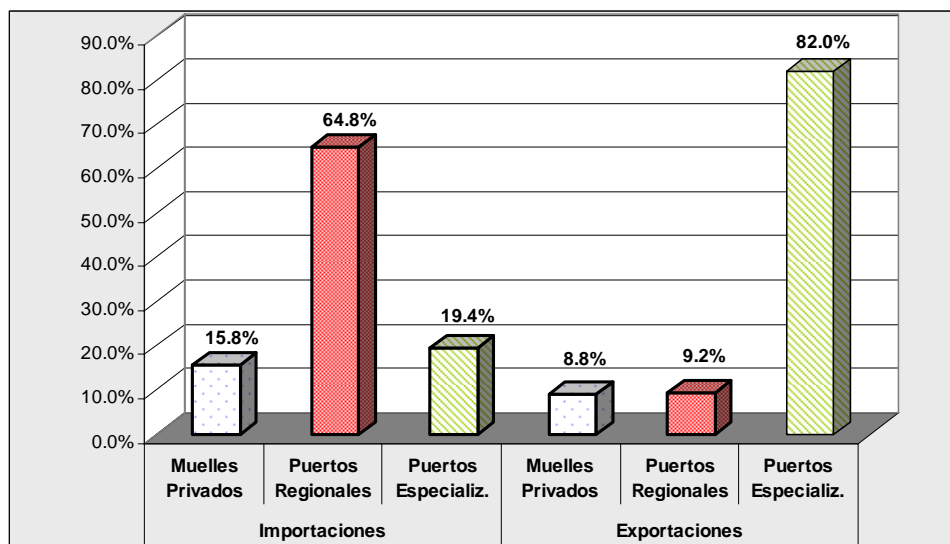
El siguiente aspecto tiene que ver con la importancia de cada uno de estos tipos de muelle en el comercio exterior del país. El Gráfico 5 muestra la participación de cada uno de ellos en las importaciones y las exportaciones colombianas.

---

<sup>13</sup> Empresa que tenía el monopolio del transporte marítimo de carga en Colombia.

<sup>14</sup> Estos puertos se encuentran ubicados en Buenaventura, Santa Marta, Cartagena, Barranquilla y Tumaco.

**Gráfico 5**  
Participación del transporte marítimo en el comercio exterior  
(Colombia, 2005)



Nota: Las participaciones se calcularon con base en el total de toneladas movilizadas en el comercio exterior de Colombia.

Fuente: Cálculos del autor con base en información del Ministerio de Transporte – Anuario Estadístico 2005.

Lo que se puede observar es la predominancia de las Sociedades Portuarias Regionales en las importaciones, las cuales participan con el 65% del total, muy por encima de los muelles privados y de los puertos especializados. En el caso de las exportaciones, los puertos especializados son los de mayor movimiento de carga. La razón de este comportamiento es que a través de estos últimos se moviliza el carbón, el petróleo y el banano entre otros, los cuales se producen en grandes volúmenes en el país, y en la mayoría de los casos su destino final es el mercado internacional<sup>15</sup>. Las SPRs se encargan de prestar el servicio de carga que no movilizan los muelles privados y los especializados, que en la mayoría de los casos consiste de los insumos necesarios para la actividad productiva del país.

<sup>15</sup> A través de los puertos especializados se moviliza, exclusivamente, la carga que produce la compañía privada a la que pertenece el muelle.

## **2. El puerto de Buenaventura**

La actual zona portuaria de Buenaventura está conformada por 12 muelles y es compartida por la Armada Nacional y la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. Administrativamente, el sector privado tiene una participación del 83%, y el sector público, a través de la Alcaldía municipal y el Ministerio de Transporte, participa con el restante 17% (Collazos, 2006).

Dentro de las Sociedades Portuarias Regionales, el puerto de Buenaventura sobresale por su importancia en el comercio exterior del país. A través de las SPRs se movilizaron, en el 2005, 17,4 millones de toneladas, de las cuales Buenaventura participó con el 44%, movilizandando más de 7,5 millones de toneladas de carga. En segundo lugar se encuentra Santa Marta con una participación del 21,8%, y Cartagena y Barranquilla con una participación similar cercana al 16%. El puerto de Tumaco es el de menor participación en la movilización de carga con apenas 103.749 toneladas que representan apenas el 0,6% del total.

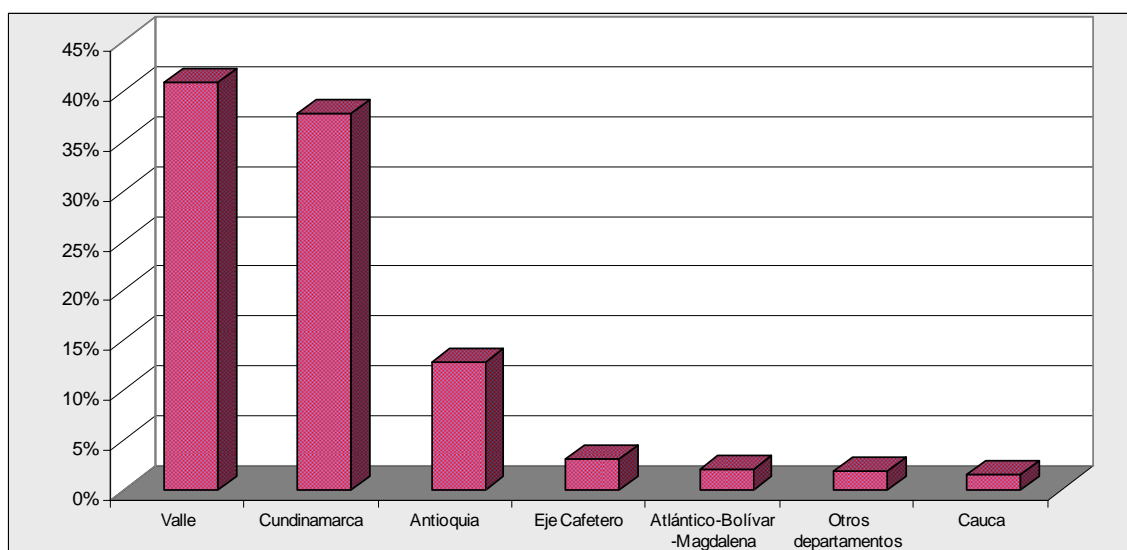
Para la economía nacional es particularmente importante el puerto de Buenaventura, si se tiene en cuenta que de las más de 7,5 millones de toneladas que movilizó en el 2005, el 70% estuvo representado en importaciones<sup>16</sup>. Dentro de los productos importados a través de este puerto se encuentran: trigo, maíz, productos químicos inorgánicos, láminas metálicas, soya, acero y otros productos químicos industriales. Según el país de origen de estas mercancías se destacan: Argentina, Chile, Perú, Canadá y China, que en conjunto representan el 58% del total de importaciones. Los demás países proveedores de mercancías son Ecuador, Japón, México, Hong Kong, Venezuela y Panamá.

---

<sup>16</sup> Vale la pena mencionar que la mayor parte de la carga que ingresa por el puerto de Buenaventura lo hace en forma de granel sólido y contenedores. Según datos de la Superintendencia de Puertos y Transporte, la SPR de Buenaventura ocupó el primer lugar, seguida de cerca por la SPR de Cartagena, en cuanto a movilización de contenedores.

En cuanto a las exportaciones, de la SPR de Buenaventura salieron cerca de 2,2 millones de toneladas de carga. Los principales productos exportados a través de este puerto fueron: coque, hulla, azúcar, preparados de azúcar y miel y melasa. Por país de destino de los productos colombianos se destaca Perú, al cuál se enviaron a través del puerto de Buenaventura el 35% de las exportaciones. Otros países importadores son: Ecuador (10,1%), Chile (8,7%), México (5,4%) y Canadá (5,3%).

**Gráfico 6**  
Participación departamental del flujo de carga de comercio exterior desde y hacia el puerto de Buenaventura, 2004



Fuente: Collazos (2006), con base en Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura – Quintero Hermanos Ltda.

Según los departamentos de origen y destino de la carga movilizada, desde y hacia Buenaventura (Gráfico 6), es evidente la importancia del puerto para las economías del Valle y de Cundinamarca. A través de éste, el departamento del Valle es el que mayor volumen de comercio exterior moviliza, con una participación del 41%, seguido de cerca por Cundinamarca (38%) y Antioquia (13%). De modo que del comercio exterior que se moviliza, estos tres departamentos participan con el 91% de la carga total. Estos resultados dejan ver claramente la importancia del puerto de Buenaventura en la economía nacional.

Recordemos que son precisamente estas tres zonas del país las que concentran cerca de tres cuartas partes del PIB del país y más de la mitad de la población.

La importancia se debe no solamente a su participación en el volumen de carga movilizada, sino más aún, como puerta de entrada de insumos y bienes de capital necesarias en las actividades productivas del país.

### **3. Obstáculos y retos del puerto de Buenaventura**

Actualmente, el puerto de Buenaventura está atravesando por una de las situaciones más críticas desde su creación. Las dificultades son diversas y han venido creciendo a medida que el comercio mundial se ha vuelto más dinámico. La única dificultad ya no es el la movilización de mercancías, desde y hacia el interior del país, por el deficiente estado de las carreteras. A esta situación se han sumado problemas de capacidad para atender al mayor número de barcos que llegan al puerto, y a la imposibilidad de recibir barcos de mayor capacidad, lo cual se traduce en mayores costos.

Dentro de las principales restricciones que enfrenta el puerto se encuentran: la poca profundidad del canal de acceso, la limitada capacidad de las actuales instalaciones y la dificultad en la movilización de carga desde y hacia Buenaventura.

El problema que tiene el puerto, en cuanto a calado del canal de acceso, es que es de apenas 9,5 metros en marea baja y 11,3 metros en marea alta. Con estas restricciones, el puerto no tiene la posibilidad de recibir barcos de última generación, capaces de transportar hasta 10.000 contenedores. Sin embargo, para darle una solución a este problema, ya fueron aprobadas las obras que tienen como objetivo ampliar la profundidad del canal. El proyecto, aprobado por el Ministerio de Transporte, tiene como objetivo aumentar a 12,5

metros la profundidad, de modo que en marea alta alcance los 16 metros, lo cual permitiría el ingreso de barcos de última generación<sup>17</sup>.

El segundo problema que está enfrentando actualmente el puerto es que ha alcanzado el límite de su capacidad de almacenamiento. Mientras que el nivel máximo de aprovechamiento, sin congestión, de la capacidad instalada es el 75%, Buenaventura ya superó el 80%, lo que llevará a reducir la eficiencia y productividad de la oferta de servicios en el puerto<sup>18</sup>.

Con el fin de solucionar este problema se han venido planeando desde hace algún tiempo varias alternativas. La primera es la del Complejo Portuario Industrial, que consiste en la ampliación del puerto actual, con un muelle multipropósito y una zona de abastecimiento de combustibles. Sin embargo, esta es una solución de corto plazo, dado que las instalaciones del puerto se encuentran dentro de la ciudad, lo que hace muy limitada la posibilidad de expansión.

La segunda alternativa es la construcción de un nuevo complejo portuario frente a las actuales instalaciones. El Puerto Industrial Aguadulce no será sólo un puerto sino también un parque industrial, en donde le sea posible a las compañías importadoras aumentar el valor agregado de sus productos con fines de exportación. Según las proyecciones el complejo tendría capacidad de movilizar unas 15 millones de toneladas al año, y estaría vigente por cerca de 30 años<sup>19</sup>.

A este mismo respecto existe una tercera alternativa, que resulta complementaria a las dos anteriores. Desde hace varios años se ha venido hablando de la necesidad de un puerto de aguas profundas en el Pacífico colombiano, con el cual el país se pondría a la altura de los

---

<sup>17</sup> Información tomada de Diario *El País* (4 de enero de 2007).

<sup>18</sup> Información tomada de la *Revista Dinero* (septiembre 29 de 2006).

<sup>19</sup> El proyecto había venido siendo impulsado desde hace más de 10 años por el Ingeniero Roberto Osorio, quién muy amablemente facilitó la información sobre éste nuevo complejo portuario. Este puerto industrial estará especializado en el manejo de carbón y petróleo. El proyecto es tan promisorio que existe un especial interés de los grandes operadores portuarios en este puerto del Pacífico latinoamericano.

grandes puertos mundiales, capaz de recibir los barcos de mayor tamaño y capacidad. Bahía Málaga, también en Buenaventura, es uno de los lugares que cuenta con todas las características técnicas necesarias para convertirse en puerto de aguas profundas. Dentro de las ventajas está su profundidad de 14 metros y poca sedimentación. Dentro de las desventajas está el daño ambiental que se prevé en la zona, que según algunos ecologistas destruiría el 70% de los recursos naturales en cerca de 20 años<sup>20</sup>.

El tercer problema que enfrenta actualmente el puerto es la restringida movilización de carga desde y hacia Buenaventura. El tránsito restringido y el cierre de vías causado por los constantes derrumbes en la carretera, hicieron que hace algunos meses la capacidad de almacenamiento del puerto colapsara. Y aunque existe la alternativa férrea, el transporte de carga a través de este medio se demora el doble de tiempo en comparación con el de la carretera.

Tres alternativas se tienen previstas con el fin de solucionar este problema. La primera, y que ya está en marcha, es la doble calzada de la vía Buga-Buenaventura, la cual facilitará el tránsito de la carga pesada y descongestionará la actual vía de acceso al puerto. Esto redundará en reducción de costos, no sólo de movilización, sino de almacenamiento de las mercancías. La segunda alternativa es la optimización del transporte férreo, para lo cual el Gobierno tiene prevista la revisión del contrato de concesión. Una tercera alternativa es la ampliación del actual aeropuerto, el cual tiene capacidad únicamente para recibir aviones pequeños de 20 o 25 pasajeros.

Estos acontecimientos recientes dejan ver claramente que, aunque han tenido que pasar varios años desde las primeras solicitudes de mejoramiento del puerto, se han iniciado obras significativas que se verán reflejadas en una mayor competitividad a nivel internacional. El único interrogante que queda es el de ¿cómo se verán reflejados todos

---

<sup>20</sup> Información tomada de *Revista Cambio* (2006). Adicionalmente, se menciona el impacto negativo que tendrían las nuevas instalaciones sobre los grupos indígenas que habitan actualmente en la zona. Algunos han llegado a mencionar que, de llevarse a cabo el proyecto, la población se vería enfrentada a una situación social similar a de Buenaventura.

estos acontecimientos económicos en la situación social de los habitantes de Buenaventura? El reto para las autoridades locales y nacionales es el de diseñar y aplicar mecanismos de control que permitan que la población se vea beneficiada de estas grandes inversiones. Es imprescindible que se realicen inversiones en capital social que se vean reflejados en el aumento del bienestar de la población.

#### **IV. OTRAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS**

Si bien la actividad productiva que mayores recursos económicos le genera a Buenaventura es la portuaria, no es el único sustento para la mayoría de sus habitantes. La economía municipal genera recursos a través de las actividades agropecuarias, servicios, comercio, industria y turismo.

Según la Cámara de Comercio, la explotación de los pocos cultivos agrícolas se realiza en forma dispersa y con un constante desplazamiento de los mismos, lo que hace que terminen siendo altamente improductivos. Dentro de los principales cultivos se destacan el chontaduro, el borojó, los cítricos, la yuca y el bananito.

En cuanto a las actividades agroforestales se encuentran los cultivos de caucho y tagua. Adicionalmente, a pesar de que el Litoral Pacífico colombiano tiene una de las mayores riquezas forestales del país, está siendo desaprovechada, no sólo por el inadecuado manejo en la extracción, sino por la ausencia de mecanismos de reforestación. Según datos de la Cámara de Comercio de Buenaventura, el desperdicio en la extracción de madera es cercano al 70%. Por esta razón, es necesario tomar medidas con el fin de adoptar un modelo de producción sostenible y que esté en armonía con el medio ambiente. Por ejemplo, capacitación en la adecuada explotación, manejo y transformación de la madera.

En el caso de la pesca, la artesanal, aunque en algunos casos se comercializa en los mercados locales, es una actividad básicamente de sustento. La pesca industrial está a cargo de las grandes empresas, las cuales tienen como principal objetivo las exportaciones. De acuerdo a estimaciones realizadas por la Cámara de Comercio de Buenaventura, ésta

actividad participa con el 10% del Producto Interno Bruto (PIB) de la ciudad, y representa un 6,5% de los empleos<sup>21</sup>.

Si bien las actividades comerciales y de servicios no son las que mayores recursos le generan a la economía de Buenaventura, si son las de mayor mano de obra empleada. Sin embargo, la mayoría de estos empleos son considerados como informales. Según datos de la Cámara de Comercio de la ciudad, estas actividades están representadas en el sector de las ventas, tanto estacionarias como ambulantes. El comercio representa más del 30% de la economía de la ciudad, de donde el 60% es considerado informal. Dentro de las demás actividades comerciales se destacan la venta de materiales de construcción, comestibles, bebidas y repuestos de equipos marinos.

En términos generales, muchas de las actividades económicas en Buenaventura no han logrado desarrollarse como sistemas productivos competitivos. El DNP (2006) menciona como principales causas de esta situación: la poca vinculación con el entorno social, los bajos niveles de capital humano, la frágil cultura empresarial y una evidente desarticulación entre las actividades productivas y el sector educativo.

## **V. SITUACIÓN SOCIAL Y CAPITAL HUMANO**

Como se mostró a lo largo del documento, las características geográficas han incidido permanentemente en el desarrollo socio-económico de Buenaventura. Factores como la humedad, las altas temperaturas y los bajos niveles de fertilidad de los suelos incidieron para que, desde la llegada de los primeros colonizadores, no existiera una intención clara de establecer un asentamiento poblacional permanente. Estos hechos incidieron negativamente en el desarrollo de la ciudad, con la creación de instituciones frágiles y una deficiente infraestructura física. Este conjunto de hechos es lo que se ha denominado el *legado colonial*<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> Cámara de Comercio de Buenaventura (2006).

<sup>22</sup> Para mayor detalle del caso colombiano véase Bonet y Meisel (2006). Una situación similar se presentó en otros departamentos, especialmente en el Chocó. Al respecto Bonet (2007) menciona: “Las condiciones geográficas condicionaron una explotación esclavista durante el período colonial, llevando a la consolidación

El puerto y sus actividades derivadas han tenido un papel determinante en el desarrollo que hasta ahora ha alcanzado Buenaventura. De no ser por éste, muy seguramente la ciudad estaría a travessando una situación igual o peor a la de su vecino Chocó, pese a ser parte del Valle del Cauca, uno de los departamentos más prósperos del país. Un caso similar es el del Caribe antioqueño, ese conjunto de cuatro municipios ubicados sobre la Costa Caribe, y que por sus condiciones socio-económicas, más bien parecen formar parte del Chocó o de alguno de los departamentos pobres de la Costa Caribe, y no de Antioquia<sup>23</sup>.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que por la magnitud e importancia de un puerto como el de Buenaventura, es deficiente el grado de desarrollo y las condiciones socio-económicas de sus habitantes. Las actividades portuarias, por sus características, no son las de mayor generación de empleo, el cual requiere en la mayoría de casos cierto nivel de capacitación que no abunda en la ciudad. Por otro lado, se encuentran actividades como la forestal y la pesquera, las cuales tiene un gran potencial y que podrían absorber gran parte de la mano de obra desempleada en la ciudad.

En cuanto al mercado laboral, Buenaventura presenta niveles de desempleo muy por encima del promedio nacional y departamental. Para el 2004, por ejemplo, el desempleo en la ciudad llegó a ser del 28,8%<sup>24</sup>, mientras que la tasa nacional era del 14,3% y de la Cali del 15,2%. De igual forma la tasa de subempleo era alta, 34,7%, en donde la mayor participación estaba dada por aquellas personas que se consideran subempleados debido a que sus ingresos no eran los adecuados (29,4%). Estos resultados indican que Buenaventura

---

de unas instituciones extractivas que han permanecido en el departamento y explican, en gran parte, las condiciones actuales de atraso". Esta situación está estrechamente relacionada con la concentración de un importante número de afrodescendientes, que en Chocó es el 82,7% de la población y en Buenaventura el 88,6%.

<sup>23</sup> El caso particular del Caribe antioqueño puede consultarse en Pérez (2007).

<sup>24</sup> Información suministrada por la Cámara de Comercio de Buenaventura y la Secretaría de Planeación de la Gobernación del Valle, con base en la Encuesta Continua de Hogares (ECH) realizada en conjunto con el DANE para el tercer trimestre de 2004.

en el 2004, con una población de 235.593 habitantes, tenía un total de 31.909 personas, que pese a estar buscando trabajo, no habían podido conseguirlo<sup>25</sup>.

Estos hechos han llevado a Buenaventura a presentar preocupantes niveles de pobreza y miseria, tanto, que actualmente es el municipio más pobre del Valle del Cauca. De acuerdo a los resultados de la ECH llevada a cabo por el DANE en el 2004 la pobreza, medida a través de los ingresos, era del 80,6%, y el porcentaje de población en condiciones de indigencia era del 43,5%. A través de la misma encuesta se calculó la pobreza por Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), y los resultados mostraron que el 62,7% de la población se encontraba en condiciones de pobreza y el 20,9% en estado de indigencia<sup>26</sup>.

Estos indicadores se ven reflejados en la cobertura de servicios básicos, especialmente en acueducto (75,9%) y alcantarillado (59,6%), los cuales están por debajo de la media departamental que supera el 90%. En el caso del gas natural, los habitantes de Buenaventura no cuentan con este servicio. El único servicio que se acerca a la media departamental (98%) es el servicio de energía eléctrica cuya cobertura es del 90%.

Los resultados en cuanto a salud y educación de los habitantes del puerto no son menos preocupantes. La tasa de alfabetismo, indicador que mide los niveles mínimos de lecto-escritura, y por lo tanto el nivel mínimo necesario de capital humano, es del 83,4%, diez puntos porcentuales por debajo del promedio del departamento. En el caso particular de los habitantes de las zonas rurales, el alfabetismo llega apenas al 62%, resultado muy similar al del Chocó (58%) y muy diferente al del Valle (85%).

---

<sup>25</sup> Gärtner (2005) mencionaba que fue tal la expectativa del inicio de las actividades portuarias en Buenaventura, que llegó una gran cantidad de mano de obra, no sólo desde el interior del departamento, sino también del Chocó y otros lugares del país. Sin embargo, fueron muchos más los potenciales trabajadores que los que podía absorber la actividad portuaria, de modo que el resto de personas permanecieron en la ciudad, agravando los problemas sociales y de seguridad de los antiguos habitantes.

<sup>26</sup> Es importante mencionar, que según los resultados del Censo General de Población realizado por el DANE en 2005, el porcentaje de personas con al menos una necesidad básica insatisfecha era del 35,47%.

En cuanto a cobertura en educación, según datos del 2004, los resultados mostraron estar muy lejos de los niveles óptimos. En básica primaria la cobertura neta llega al 86%, mientras que en educación secundaria y media el panorama es mucho más desalentador, con coberturas del 49% y del 23%, respectivamente. Por otro lado, la calidad de la educación básica y media, medida a través de las pruebas SABER<sup>27</sup>, está por debajo del promedio departamental y nacional. Para el mismo año, en el caso de los exámenes del ICFES, se encontró que el 68% de los colegios se clasificó con desempeño *bajo e inferior*, el 23% *medio* y el restante 9% con desempeño *alto y superior*<sup>28</sup>.

En el caso de la cobertura de servicios de salud, según información de la Gobernación del Valle, el 38% de la población de Buenaventura no está cubierta por el sistema de salud bajo ninguna modalidad, proporción que incluso supera la del Chocó, en donde el porcentaje de población no cubierta es del 30%. El resto de la población está repartida entre el régimen subsidiado (31,9%) y el contributivo (30%).

En cuanto a las deficiencias nutricionales, según información del Departamento del Valle, mientras que la tasa de mortalidad departamental por esta causa es del 4%, en Buenaventura es más del doble (9%). Algo similar ocurre con la tasa de mortalidad por causas de enfermedades del período perinatal. Mientras que el promedio departamental es del 10%, para el caso de Buenaventura es del 26%. Adicionalmente, se menciona que en los municipios más pobres del Departamento, incluido Buenaventura, cerca del 75% de los niños de primer año escolar, presentaron bajos niveles de calcio y hierro, y cerca del 60% bajos niveles de vitamina A<sup>29</sup>.

Lo que se tiene previsto para solucionar el problema de cobertura es la vinculación de la población no cubierta al régimen subsidiado. Sin embargo, la solución de largo plazo no

---

<sup>27</sup> Corresponden a una serie de pruebas que se realizan a los estudiantes de los grados 3º, 5º, 7º y 9º, con el fin de establecer los niveles de competencias.

<sup>28</sup> DNP (2006), con base en información del ICFES.

<sup>29</sup> La información fue tomada del informe “Diagnóstico socio económico de Buenaventura”, preparado por la Secretaría de Planeación del Departamento del Valle del Cauca. El informe se refiere a la tasa de mortalidad por 100.000 habitantes según el criterio *Global Burden of Disease* (GBD) para el 2004.

puede ser que el 70% de la población esté siendo subsidiada por el resto, simplemente porque este esquema no es sostenible en el tiempo. Lo que se debe hacer es buscar un mecanismo de vinculación al mercado laboral de un mayor número de personas, no sólo aquellas no cubiertas actualmente por el sistema, sino también las que ya hacen parte del régimen subsidiado. De otro modo la situación actual de pobreza que viven los habitantes de Buenaventura va a ir empeorando progresivamente.

## **VI. CONCLUSIONES**

Buenaventura ha tenido durante muchas décadas un papel protagónico en la economía nacional. Es uno de los más importantes puertos del país, movilizandando cerca del 50% de la carga nacional. Pese a estas características, y a hacer parte de uno de los departamentos más prósperos del país junto con Bogotá y Antioquia, Buenaventura es la ciudad más pobre del Valle del Cauca y una de las más pobres del país.

A lo largo del documento se encontraron al menos tres características que históricamente han afectado la situación socio-económica de Buenaventura. La primera es el conjunto de características geográficas. Desde su llegada, los primeros colonizadores se encontraron con una selva tropical, caracterizada por tener un clima húmedo, altas temperaturas y tierras en su mayoría con bajos niveles de fertilidad. Esta fue la razón para que los primeros colonizadores utilizaran a Buenaventura únicamente como puerta de entrada al resto del país, y no como lugar de vivienda permanente.

La segunda característica, que se deriva directamente de la anterior, es el legado histórico. El conjunto de hechos, negativos en su mayoría, que fueron determinantes en lo que hoy es Buenaventura. La situación actual de violencia que se vive en la ciudad no es nueva. Un ejemplo de ello es la serie de incendios que destruyeron en varias oportunidades casi la totalidad de las construcciones existentes, incluyendo residencias y edificios de las autoridades locales, todos atribuidos, presumiblemente, a manos criminales.

La tercera característica es la presencia del puerto y sus actividades conexas. Es indiscutible el beneficio derivado del puerto en Buenaventura. La llegada de barcos de diferentes partes del mundo, cargados de mercancías de todo tipo, hizo en un comienzo a la ciudad atractiva para nacionales y extranjeros. Tal fue la internacionalización de la ciudad que incluso se llegaron a abrir varios consulados. Sin embargo, fue mayor la expectativa de empleos en la ciudad que la mano de obra que pudo absorber el puerto. Mucha de ésta mano de obra no empleada permaneció ociosa en la ciudad, agravando los problemas socio-económicos de los antiguos habitantes.

Es importante tener en cuenta que en Buenaventura no todo el exceso de mano de obra lo puede absorber el puerto, aún con los planes de ampliación que se están desarrollando. A pesar de las restricciones en la calidad de los suelos para la producción agrícola, es imprescindible considerar que existe un gran potencial productivo en actividades como las forestales y las pesqueras, al igual que en ecoturismo. Una adecuada asesoría y acompañamiento por parte de las autoridades locales y nacionales, redundará en la reducción del desempleo y la pobreza, y en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acemoglu, Daron; Johnson, Simon; Robinson, James. (2001). "The Colonial Origins of Comparative Development: An empirical investigation", en *American Economic Review*, vol. 91, núm. 5, pp. 1369-1401.

Acemoglu, Daron; Johnson, Simon; Robinson, James. (2002). "Reversal of Fortune: Geography and Institutions in the Making of the Modern World Income Distribution", en *Quarterly Journal of Economics*, núm. 117, pp. 1231-1294.

Aprile-Gnisset, Jacques. (2002). *Génesis de Buenaventura: memorias de Cascajal*, Cali, Universidad del Pacífico.

Arias, Medardo. (2005). "Tres canciones para la buena ventura", SPRB (Editor) en *Buenaventura Ciudad – Puerto*. Cali. Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

Bloom, D. y Sachs, J. (1998). "Geography, Demography, and Economic Growth in Africa", en *Brookings Papers on Economic Activity*, núm. 2, pp. 207-295.

Bonet, Jaime y Meisel Adolfo. (2006). "El legado colonial como determinante del ingreso per cápita departamental en Colombia", en *Revista del Banco de la República*, núm. 942, vol. LXXIX, abril, 32-71.

Bonet, Jaime. (2007). "Porqué el Chocó es pobre?", en *Documentos de trabajo sobre economía regional*, núm. 90. Banco de la República. Cartagena, abril.

Bonilla, Manuel y Ramírez, Juan Carlos. (2005). "Elementos estratégicos para afianzar y mejorar la competitividad del Valle del Cauca", en *Serie de estudios y perspectivas*, núm. 9. CEPAL, Bogotá, diciembre.

Cámara de Comercio de Buenaventura. (2006). *Situación socioeconómica del municipio de Buenaventura año 2005*. Buenaventura. Dirección de Estudios Económicos.

Collazos, Jaime A. (2006). "Las sociedades portuarias regionales en el comercio exterior colombiano: una reseña sobre la importancia del puerto de Buenaventura", en *Ensayos sobre economía regional*, Banco de la República, Cali, enero.

Collazos, Óscar. (2005). "Buenaventura inolvidablemente mía", SPRB (Editor) en *Buenaventura Ciudad – Puerto*. Cali. Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

Consejo Departamental de Estadística (CODE). (1989). *Anuario estadístico del Valle del Cauca*, Cali, Gobernación del Valle del Cauca.

DANE. (1995). *Análisis de coyuntura regional Santafé de Bogotá, D.C., Antioquia y Valle 1995*. Bogotá.

DANE. (1990). *Buenaventura estadístico 450 años*. Bogotá.

Departamento del Valle del Cauca. “Diagnóstico socioeconómico de Buenaventura”. En <http://www.valledelcauca.gov.co/planeacion/publicaciones.php?id=162>, Secretaría de Planeación Departamental. Consultado el 28 de marzo de 2007.

Departamento Nacional de Planeación – DNP. (2004). “Inversiones estratégicas prioritarias en zonas portuarias de Colombia”, en *Documento CONPES*, núm. 3315, Bogotá, octubre.

Departamento Nacional de Planeación – DNP. (2005). “Plan de expansión portuaria 2005-2006: estrategias para la competitividad del sector portuario”, en *Documento CONPES*, núm. 3342, Bogotá, marzo.

Departamento Nacional de Planeación – DNP. (2006). “Política de estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura”, en *Documento CONPES*, núm. 3410, Bogotá, febrero.

Diario El País. (2006). “Exceso de carga asfixia al Puerto de Buenaventura”, Santiago de Cali, viernes 30 de junio.

Diario El País. (2007). “Dragado para el Puerto por fin será una realidad”, Santiago de Cali, miércoles 3 de enero.

Fedesarrollo. (2003). “Economías regionales en crisis: el caso del Valle del Cauca”, en *Cuadernos de Fedesarrollo*, núm. 11, Bogotá, julio.

Fujita, M.; Krugman, P. (2004). “The New Economic Geography: Past, Present and the Future”, en *Investigaciones Regionales*, núm. 4, pp. 177-206.

Gärtner, Álvaro. (2005). “Un puerto contra la voluntad del destino”, SPRB (Editor) en *Buenaventura Ciudad – Puerto*. Cali. Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

González, Victor. (2005). “Buenaventura, entre la ciudad y el puerto”, SPRB (Editor) en *Buenaventura Ciudad – Puerto*. Cali. Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

IGAC. (1980). *Estudio general de suelos del Municipio de Buenaventura (Departamento del Valle del Cauca)*, Bogotá, D.C.

IGAC. (1988). *Valle del Cauca*, Bogotá.

IGAC. (1996). *Diccionario Geográfico de Colombia en CD-ROM*, Bogotá.

Ministerio de Transporte. (2006). *Diagnóstico del Sector Transporte*. Bogotá. Oficina Asesora de Planeación.

Paredes, Joaquín. (1955). *Monografía del municipio de Buenaventura*, Cali, segunda edición.

Paredes, Joaquín. (1975). *Buenaventura Colombia: estampas históricas, geográficas y turísticas*, Buenaventura.

Paredes, Joaquín. (1987). *Buenaventura La Ciudad del Pacífico*. Bogotá.

Pérez, Gerson J. (2007). “El Caribe antioqueño: entre los retos de la geografía y el espíritu paisa”, en *Documentos de trabajo sobre economía regional*, núm 88. Banco de la República. Cartagena, abril.

Revista Cambio. (2006). “Manzana de discordia”, noviembre 13 de 2006.

Revista Dinero. (2006a). “Infarto Logístico”, version electrónica tomada de [http://www.dinero.com/wf\\_InfoArticulo.aspx?IdArt=28023](http://www.dinero.com/wf_InfoArticulo.aspx?IdArt=28023), septiembre 29 de 2006.

Revista Dinero. (2006b). “Aguadulce y Palermo prenden motores”, version electrónica tomada de [http://www.dinero.com/wf\\_InfoArticulo.aspx?IdArt=29788](http://www.dinero.com/wf_InfoArticulo.aspx?IdArt=29788), diciembre 7 de 2006.

Sachs, Jeffrey; Warner, Andrew. (1997). “Sources of Slow Growth in African Economies”, en *Journal of African Economies*, núm. 3, vol. 6, December, pp. 335-376.

Sachs, Jeffrey. (2001). “Tropical Underdevelopment”, en *Documentos de trabajo*, núm. NBER 8119, NBER.

Sánchez, Fabio; Núñez, Jairo. (2000). “Geography and Economic Development: A Municipal Approach for Colombia”, en *Archivos de Macroeconomía*, núm. 135, DNP, Bogotá, marzo.

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura – SPRB. (2005). *Buenaventura Ciudad-Puerto*, Cali.

Superintendencia de Puertos y Transporte. (2005). *Anuario estadístico de puertos*. Oficina Asesora de Planeación. Archivo electrónico tomado de <http://sahagun.supertransporte.gov.co/nueva/anuario.php>.

Viloria, Joaquín. (2000). “De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: los puertos del Caribe colombiano, 1990-1999”, en *Documentos de trabajo sobre economía regional*, núm. 16, Cartagena, Banco de la República, octubre.

West, Robert. (2000). *Las tierras bajas del Pacífico colombiano*. Bogotá. Imprenta Nacional de Colombia.

Yip, Abraham. (1981). *Algo acerca de Buenaventura y otras cosas más*. Buenaventura.

## ÍNDICE "DOCUMENTOS DE TRABAJO SOBRE ECONOMIA REGIONAL"

<u>No.</u>	<u>Autor</u>	<u>Título</u>	<u>Fecha</u>
01	Joaquín Vitoria de la Hoz	Café Caribe: la economía cafetera en la Sierra Nevada de Santa Marta	Noviembre, 1997
02	María M. Aguilera Díaz	Los cultivos de camarones en la costa Caribe colombiana	Abril, 1998
03	Jaime Bonet Morón	Las exportaciones de algodón del Caribe colombiano	Mayo, 1998
04	Joaquín Vitoria de la Hoz	La economía del carbón en el Caribe colombiano	Mayo, 1998
05	Jaime Bonet Morón	El ganado costeño en la feria de Medellín, 1950 – 1997	Octubre, 1998
06	María M. Aguilera Díaz Joaquín Vitoria de la Hoz	Radiografía socio-económica del Caribe Colombiano	Octubre, 1998
07	Adolfo Meisel Roca	¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX?	Enero, 1999
08	Jaime Bonet Morón Adolfo Meisel Roca	La convergencia regional en Colombia: una visión de largo plazo, 1926 – 1995	Febrero, 1999
09	Luis Armando Galvis A. María M. Aguilera Díaz	Determinantes de la demanda por turismo hacia Cartagena, 1987-1998	Marzo, 1999
10	Jaime Bonet Morón	El crecimiento regional en Colombia, 1980-1996: Una aproximación con el método <i>Shift-Share</i>	Junio, 1999
11	Luis Armando Galvis A.	El empleo industrial urbano en Colombia, 1974-1996	Agosto, 1999
12	Jaime Bonet Morón	La agricultura del Caribe Colombiano, 1990-1998	Diciembre, 1999
13	Luis Armando Galvis A.	La demanda de carnes en Colombia: un análisis econométrico	Enero, 2000
14	Jaime Bonet Morón	Las exportaciones colombianas de banano, 1950 – 1998	Abril, 2000
15	Jaime Bonet Morón	La matriz insumo-producto del Caribe colombiano	Mayo, 2000
16	Joaquín Vitoria de la Hoz	De Colpuertos a las sociedades portuarias: los puertos del Caribe colombiano	Octubre, 2000
17	María M. Aguilera Díaz Jorge Luis Alvis Arrieta	Perfil socioeconómico de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta (1990-2000)	Noviembre, 2000
18	Luis Armando Galvis A. Adolfo Meisel Roca	El crecimiento económico de las ciudades colombianas y sus determinantes, 1973-1998	Noviembre, 2000
19	Luis Armando Galvis A.	¿Qué determina la productividad agrícola departamental en Colombia?	Marzo, 2001
20	Joaquín Vitoria de la Hoz	Descentralización en el Caribe colombiano: Las finanzas departamentales en los noventas	Abril, 2001
21	María M. Aguilera Díaz	Comercio de Colombia con el Caribe insular, 1990-1999.	Mayo, 2001
22	Luis Armando Galvis A.	La topografía económica de Colombia	Octubre, 2001
23	Juan David Barón R.	Las regiones económicas de Colombia: Un análisis de <i>clusters</i>	Enero, 2002
24	María M. Aguilera Díaz	Magangué: Puerto fluvial bolivarense	Enero, 2002
25	Igor Esteban Zuccardi H.	Los ciclos económicos regionales en Colombia, 1986-2000	Enero, 2002
26	Joaquín Vilorda de la Hoz	Cereté: Municipio agrícola del Sinú	Febrero, 2002

27	Luis Armando Galvis A.	Integración regional de los mercados laborales en Colombia, 1984-2000	Febrero, 2002
28	Joaquín Vitoria de la Hoz	Riqueza y despilfarro: La paradoja de las regalías en Barrancas y Tolú	Junio, 2002
29	Luis Armando Galvis A.	Determinantes de la migración interdepartamental en Colombia, 1988-1993	Junio, 2002
30	María M. Aguilera Díaz	Palma africana en la Costa Caribe: Un semillero de empresas solidarias	Julio, 2002
31	Juan David Barón R.	La inflación en las ciudades de Colombia: Una evaluación de la paridad del poder adquisitivo	Julio, 2002
32	Igor Esteban Zuccardi H.	Efectos regionales de la política monetaria	Julio, 2002
33	Joaquín Vitoria de la Hoz	Educación primaria en Cartagena: análisis de cobertura, costos y eficiencia	Octubre, 2002
34	Juan David Barón R.	Perfil socioeconómico de Tubará: Población dormitorio y destino turístico del Atlántico	Octubre, 2002
35	María M. Aguilera Díaz	Salinas de Manaure: La tradición wayuu y la modernización	Mayo, 2003
36	Juan David Barón R. Adolfo Meisel Roca	La descentralización y las disparidades económicas regionales en Colombia en la década de 1990	Julio, 2003
37	Adolfo Meisel Roca	La continentalización de la Isla de San Andrés, Colombia: Panyas, raizales y turismo, 1953 – 2003	Agosto, 2003
38	Juan David Barón R.	¿Qué sucedió con las disparidades económicas regionales en Colombia entre 1980 y el 2000?	Septiembre, 2003
39	Gerson Javier Pérez V.	La tasa de cambio real regional y departamental en Colombia, 1980-2002	Septiembre, 2003
40	Joaquín Vitoria de la Hoz	Ganadería bovina en las Llanuras del Caribe colombiano	Octubre, 2003
41	Jorge García García	¿Por qué la descentralización fiscal? Mecanismos para hacerla efectiva	Enero, 2004
42	María M. Aguilera Díaz	Aguachica: Centro Agroindustrial del Cesar	Enero, 2004
43	Joaquín Vitoria de la Hoz	La economía ganadera en el departamento de Córdoba	Marzo, 2004
44	Jorge García García	El cultivo de algodón en Colombia entre 1953 y 1978: una evaluación de las políticas gubernamentales	Abril, 2004
45	Adolfo Meisel R. Margarita Vega A.	La estatura de los colombianos: un ensayo de antropometría histórica, 1910-2002	Mayo, 2004
46	Gerson Javier Pérez V.	Los ciclos ganaderos en Colombia, 1950-2001	Junio, 2004
47	Gerson Javier Pérez V. Peter Rowland	Políticas económicas regionales: cuatro estudios de caso	Agosto, 2004
48	María M. Aguilera Díaz	La Mojana: Riqueza natural y potencial económico	Octubre, 2004
49	Jaime Bonet	Descentralización fiscal y disparidades en el ingreso regional: experiencia colombiana	Noviembre, 2004
50	Adolfo Meisel Roca	La economía de Ciénaga después del banano	Noviembre, 2004
51	Joaquín Vitoria de la Hoz	La economía del departamento de Córdoba: ganadería y minería como sectores clave	Diciembre, 2004
52	Juan David Barón Gerson Javier Pérez V. Meter Rowland	Consideraciones para una política económica regional en Colombia	Diciembre, 2004
53	Jose R. Gamarra V.	Eficiencia Técnica Relativa de la ganadería doble propósito en la Costa Caribe	Diciembre, 2004

54	Gerson Javier Pérez V.	Dimensión espacial de la pobreza en Colombia	Enero, 2005
55	José R. Gamarra V.	¿Se comportan igual las tasas de desempleo de las siete principales ciudades colombianas?	Febrero, 2005
56	Jaime Bonet	Inequidad espacial en la dotación educativa regional en Colombia	Febrero, 2005
57	Julio Romero P.	¿Cuánto cuesta vivir en las principales ciudades colombianas? Índice de Costo de Vida Comparativo	Junio, 2005
58	Gerson Javier Pérez V.	Bolívar: industrial, agropecuario y turístico	Julio, 2005
59	José R. Gamarra V.	La economía del Cesar después del algodón	Julio, 2005
60	Jaime Bonet	Desindustrialización y terciarización espuria en el departamento del Atlántico, 1990 - 2005	Julio, 2005
61	Joaquín Viloria De La Hoz	Sierra Nevada de Santa Marta: Economía de sus recursos naturales	Julio, 2005
62	Jaime Bonet	Cambio estructural regional en Colombia: una aproximación con matrices insumo-producto	Julio, 2005
63	María M. Aguilera Díaz	La economía del Departamento de Sucre: ganadería y sector público	Agosto, 2005
64	Gerson Javier Pérez V.	La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia	Octubre, 2005
65	Joaquín Viloria De La Hoz	Salud pública y situación hospitalaria en Cartagena	Noviembre, 2005
66	José R. Gamarra V.	Desfalcos y regiones: un análisis de los procesos de responsabilidad fiscal en Colombia	Noviembre, 2005
67	Julio Romero P.	Diferencias sociales y regionales en el ingreso laboral de las principales ciudades colombianas, 2001-2004	Enero, 2006
68	Jaime Bonet	La terciarización de las estructuras económicas regionales en Colombia	Enero, 2006
69	Joaquín Viloria de la Hoz	Educación superior en el Caribe Colombiano: análisis de cobertura y calidad.	Marzo, 2006
70	Jose R. Gamarra V.	Pobreza, corrupción y participación política: una revisión para el caso colombiano	Marzo, 2006
71	Gerson Javier Pérez V.	Población y ley de Zipf en Colombia y la Costa Caribe, 1912-1993	Abril, 2006
72	María M. Aguilera Díaz	El Canal del Dique y su sub región: una economía basada en su riqueza hídrica	Mayo, 2006
73	Adolfo Meisel R. Gerson Javier Pérez V.	Geografía física y poblamiento en la Costa Caribe colombiana	Junio, 2006
74	Julio Romero P.	Movilidad social, educación y empleo: los retos de la política económica en el departamento del Magdalena	Junio, 2006
75	Jaime Bonet Adolfo Meisel Roca	El legado colonial como determinante del ingreso per cápita departamental en Colombia, 1975-2000	Julio, 2006
76	Jaime Bonet Adolfo Meisel Roca	Polarización del ingreso per cápita departamental en Colombia	Julio, 2006

77	Jaime Bonet	Desequilibrios regionales en la política de descentralización en Colombia	Octubre, 2006
78	Gerson Javier Pérez V.	Dinámica demográfica y desarrollo regional en Colombia	Octubre, 2006
79	María M. Aguilera Díaz Camila Bernal Mattos Paola Quintero Puentes	Turismo y desarrollo en el Caribe colombiano	Noviembre, 2006
80	Joaquín Viloría de la Hoz	Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada	Noviembre, 2006
81	Joaquín Viloría de la Hoz	Propuestas para transformar el capital humano en el Caribe colombiano	Noviembre, 2006
82	Jose R. Gamarra Vergara	Agenda anticorrupción en Colombia: reformas, logros y recomendaciones	Noviembre, 2006
83	Adolfo Meisel Roca Julio Romero P.	Igualdad de oportunidades para todas las regiones	Enero, 2007
84	Centro de Estudios Económicos Regionales CEER	Bases para reducir las disparidades regionales en Colombia <i>Documento para discusión</i>	Enero, 2007
85	Jaime Bonet	Minería y desarrollo económico en El Cesar	Enero, 2007
86	Adolfo Meisel Roca	La Guajira y el mito de las regalías redentoras	Febrero, 2007
87	Joaquín Viloría de la Hoz	Economía del Departamento de Nariño: ruralidad y aislamiento geográfico	Marzo, 2007
88	Gerson Javier Pérez V.	El Caribe antioqueño: entre los retos de la geografía y el espíritu paisa	Abril, 2007
89	Jose R. Gamarra Vergara	Pobreza rural y transferencia de tecnología en la Costa Caribe	Abril, 2007
90	Jaime Bonet	¿Porqué es pobre el Chocó?	Abril, 2007
91	Gerson Javier Pérez V.	Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura.	Abril, 2007