

REPORTES DEL EMISOR

INVESTIGACIÓN E INFORMACIÓN ECONÓMICA

Bogotá, D. C., octubre
de 2007 - Núm. 101

EDITORA:
Diana Margarita Mejía A.

ISSN
0124-0625

REPORTES DEL EMISOR es una publicación del Departamento de Comunicación Institucional del Banco de la República.

Las opiniones expresadas en los artículos son las de sus autores y no necesariamente reflejan el parecer y la política del Banco o de su Junta Directiva.

REPORTES DEL EMISOR puede consultarse en la página electrónica del Banco de la República:
http://www.banrep.gov.co/publicaciones/pub_emisor.htm

Diseño:
Asesores Culturales Ltda.



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

GERSON JAVIER PÉREZ V.*

Buenaventura no sólo es uno de los puertos más importantes de Colombia, sino que además hace parte del Valle del Cauca, uno de los departamentos más prósperos junto con Antioquia y Cundinamarca. Sin embargo, y pese a estas características; está dentro de los municipios más pobres del país. El porcentaje de la población con necesidades básicas insatisfechas en el municipio es tres veces el observado en Cali; así, presenta niveles de cobertura de los servicios básicos muy por debajo del promedio departamental, y bajas tasas de alfabetismo, comparables con las de Chocó más que con las del Valle del Cauca. En este *Reportes del Emisor* se plantean tres hipótesis acerca de la actual situación socioeconómica de Buenaventura: sus 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.

I. Antecedentes históricos y determinismo geográfico

Hechos históricos revelan que ha existido desde antaño 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 se evidenció con la llegada de los primeros conquistadores entre 1539 y 1540. Gärtner (2005) y Aprile-Gnisset (2002) mencionaron que aquellos nunca tuvieron la intención de establecer asentamiento alguno en Buenaventura. Dentro de las razones pueden enumerarse: la resistencia de los nativos, la espesa selva, la

* El autor es economista del Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER) del Banco de la República, Cartagena. El documento completo puede ser consultado en la página electrónica del Banco de la República http://www.banrep.gov.co/publicaciones/pub_ec_reg4.htm. Las opiniones expresadas no comprometen al Banco de la República ni a su Junta Directiva, son de exclusiva responsabilidad del autor.

alta humedad, la inclemente temperatura y, en definitiva, el conjunto de todas sus condiciones geográficas que hacían poco conveniente y muy arriesgado el establecimiento de un centro de operaciones conquistador en la región¹. Sin embargo, y pese a todas estas dificultades, las autoridades caleñas tenían clara la importancia del puerto para la economía departamental.

Pasarían varios siglos durante los cuales las precarias condiciones de las vías de comunicación entre Cali y Buenaventura eran el común denominador, a tal punto que durante muchos años se suspendió cualquier actividad portuaria. Finalmente, a mediados del siglo XIX se optó por la reapertura del viejo camino entre las dos ciudades. Ya para aquella época la población de Buenaventura estaba ubicada en la isla de Cascajal, habitada por algunos comerciantes e indígenas de la región, quienes encontraron sustento en la pesca y en el cultivo de algunos productos agrícolas. 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 arribar colonizadores extranjeros de Europa y los Estados Unidos, algunos de los cuales comenzaron la construcción de muelles privados. Esta situación hizo que, incluso, comenzaran a funcionar consulados en la isla².

Aunque nunca se puso en duda su potencial portuario, e incluso Buenaventura se proyectaba a futuro como una ciudad próspera, siempre estuvieron latentes las grandes dificultades y limitaciones geográficas para edificarla. Al respecto Gartner (2005) afirma que entre 1860 y 1880 había primero que adecuar 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. Para la recuperación de la ciudad hubo mucho entusiasmo por las grandes obras; no obstante, fueron más las buenas intenciones que lo que realmente se ejecutó. Frente a esto Gartner acota: “[...] 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; citado por Gartner, 2005) 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”.

Buenaventura, el municipio con mayor extensión de su departamento, presenta unas características particulares, dentro de las cuales se destaca el hecho de estar localizada a siete metros sobre el nivel del mar (msnm), con un clima predominantemente cálido (cerca del 80% del territorio) y húmedo. Presenta una precipitación media anual cercana a 7.000 mm, muy superior a los 3.141 mm del segundo municipio con mayor precipitación del departamento, pero cercana a la del Chocó.

En cuanto a las características físicas de sus suelos, presenta precarios niveles de fertilidad, muy por debajo del promedio nacional y departamental (Gráfico 1). La mayor proporción de sus suelos (68,3%) se encuentra clasificada como de muy baja fertilidad, porcentaje muy superior al promedio departamental (29,1%) y al nacional (39,9%). Adicionalmente, si se suma el porcentaje de suelos del municipio con baja y con muy baja fertilidad, el resultado es

¹ 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 rancharío desapareció cuando los mosquitos los sacaron de allí: la buenaventura no fue propicia”.

² 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 sería, “[...] sencillamente una agrupación de chozas infelices edificadas sobre pilotes” (comentario de Santiago Eder, un judío ruso importador de vinos; citado por Gartner 2005, p. 27).

del 97%, situación que limita significativamente las posibilidades de desarrollo de las actividades agrícolas. Al respecto, 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 se llevan a cabo en muy baja proporción. Una característica adicional es la marcada diferencia entre las características físicas de Buenaventura con las del resto del departamento; pero si éstas se comparan con las de su vecino Chocó es posible observar grandes coincidencias y similitudes (Gráfico 2).

II. Actividad portuaria en Buenaventura

La historia del puerto está estrechamente ligada con la historia de la ciudad. Si bien desde la Conquis-

ta nunca hubo una intención clara de establecer una población en este territorio, siempre fueron claras las ventajas que podrían ser aprovechadas como puerto. La actual zona portuaria de Buenaventura está conformada por doce muelles y es compartida por la Armada Nacional de Colombia y la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. Dentro de las sociedades portuarias regionales (SPR), el puerto de Buenaventura sobresale por su importancia en el comercio exterior del país. Por medio de las SPR en 2005 se movilizaron 17,4 millones de toneladas, de las cuales Buenaventura participó con el 44%, desplazando más de 7,5 millones de toneladas de carga. El segundo lugar lo ocupa Santa Marta, con una participación del 21,8%, y le siguen Cartagena y Barranquilla con una participación cercana al 16% cada una.

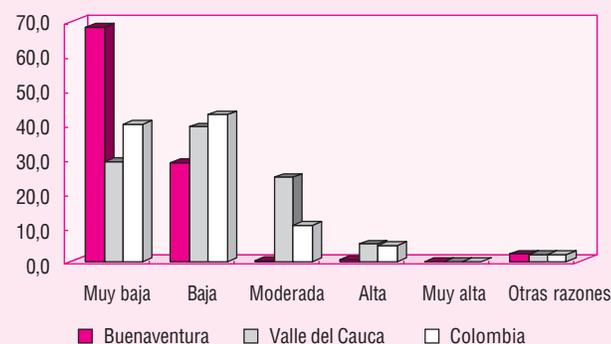
Para la economía nacional es importante el puerto de Buenaventura,

particularmente para los departamentos de Valle del Cauca y Cundinamarca. Mediante 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%), los cuales representan en conjunto el 91% de la carga total. Recordemos que son precisamente estas tres zonas las que concentran cerca de tres cuartas partes del PIB del país, y más de la mitad de la población.

Actualmente, el puerto de Buenaventura se encuentra en 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 principal dificultad ya no es el la movilización de mercancías desde y hacia el interior del país debido al deficiente estado de las carreteras; a esto se han sumado problemas

Gráfico 1

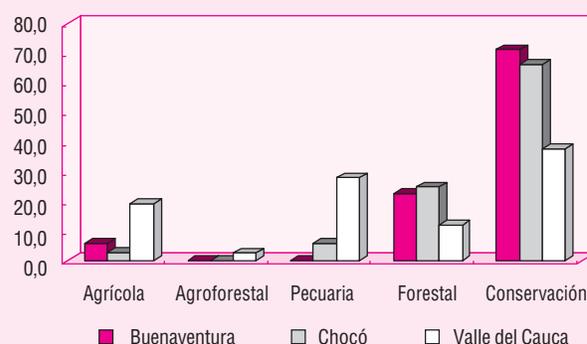
PORCENTAJE DE TERRITORIO SEGÚN NIVEL DE FERTILIDAD DEL SUELO EN BUENAVENTURA, VALLE DEL CAUCA Y COLOMBIA



Fuente: cálculos del autor con base en información cartográfica del IGAC.

Gráfico 2

PORCENTAJE DE TERRITORIO SEGÚN USO DEL SUELO EN BUENAVENTURA, VALLE DEL CAUCA Y CHOCÓ



Fuente: cálculos del autor con base en información cartográfica del IGAC.

como: la poca profundidad del canal de acceso, la limitada capacidad de las actuales instalaciones y la dificultad en el desplazamiento de carga desde y hacia Buenaventura.

Para dar solución a cada uno de estos inconvenientes ya se ha iniciado un conjunto de obras: aumento del calado del canal de acceso al puerto; ampliación de las instalaciones del puerto actual; construcción de un nuevo complejo portuario frente a las actuales instalaciones (el Puerto Industrial Aguadulce), y la doble calzada Buga-Buenaventura, la cual facilitará el tránsito de la carga pesada y descongestionará la actual vía de acceso al puerto³. El único interrogante que queda es el de, ¿cómo se verán reflejados todos estos acontecimientos económicos en la situación social de los habitantes de Buenaventura? El reto para las autoridades locales y nacionales se centra en diseñar y aplicar mecanismos de control que permitan que la población se vea beneficiada por estas grandes inversiones.

El puerto y sus actividades derivadas han tenido un papel determinante en el desarrollo que hasta ahora ha alcanzado Buenaventura, pues de no ser por éste muy seguramente la ciudad estaría atravesando una situación igual o peor a la de 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 socioeconómicas parecen formar parte de Chocó o de alguno de los departamentos pobres de la costa Caribe, mas no de Antioquia⁴.

III. 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 mediante las actividades agropecuarias, de 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 estos, lo que hace que terminen siendo altamente improductivos. 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%.

En el caso de la pesca, la artesanal es una actividad básicamente de sustento, aunque en pocos casos se comercializa en los mercados locales. La pesca industrial está a

cargo de grandes empresas, las cuales tienen como principal objetivo las exportaciones. De acuerdo con estimaciones realizadas por la Cámara de Comercio de Buenaventura, este renglón participa con el 10% del producto interno bruto (PIB) de la ciudad, y representa un 6,5% de los empleos. Si bien las actividades comerciales y de servicios no son las que mayores recursos le generan a la economía de Buenaventura, sí son las de más 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.

En términos generales, muchas de las actividades económicas en Buenaventura no han logrado desarrollarse como sistemas productivos competitivos. El Departamento Nacional de Planeación (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. ■

³ Adicionalmente, se tienen previstas otras dos alternativas: revisión del contrato de concesión del transporte férreo, y la posible ampliación del actual aeropuerto.

⁴ El caso particular del Caribe antioqueño puede consultarse en Pérez (2007).