

COLOMBIA 2030

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS
PARA EL FUTURO DE COLOMBIA

PACÍFICO



INNOVACIÓN
PARA EL
DESARROLLO

ARQUITECTURA TEMÁTICA Y EQUIPO AUTORAL

Colombia 2030 se construye a partir de una agenda temática amplia y diversa, que cubre desafíos que enfrentará el país a partir de este año y que en 2030 necesitamos haber redireccionado.

Presentamos los resultados de la iniciativa en esta serie de documentos, en la que se abordan de manera específica los temas de industria y comercio; ciencia; salud; ambiente; educación; tecnologías de la información y las comunicaciones; migración; energía; economía; seguridad; desarrollo del Pacífico y desarrollo urbano. Para cada tema se aporta un análisis riguroso y las propuestas concretas sobre las que deben cimentarse las decisiones.

Innovación para el Desarrollo (I+D) agradece especialmente a las y los expertos responsables de la elaboración de los documentos: Javier Garay, en industria y comercio; Diego Fernando Hernández Losada y Juan Mauricio Benavides Estévez-Bretón, en ciencia; Iván González y Mariana Pardo, en salud; Francisco Cruz, junto con Diego Fernando Hernández y Juan Mauricio Benavides Estévez-Bretón, en ambiente; María Victoria Angulo y Maximiliano Gómez, en educación; Iván Durán y Víctor Muñoz, en TICs; Juan Ricardo Ortega y Ana María Vega (practicante I+D), en energía; Saira Samur, en economía; Jefferson Mena Sánchez, en desarrollo del Pacífico; y Nicolás Galarza y Paola Delgado, con el apoyo de Cristian Martínez (practicante I+D), Edward Buitrago y María Angélica Bernal, en desarrollo urbano.

El esfuerzo colectivo contó con la coordinación general de Emilio Archila, cuyo liderazgo fue clave para articular a los distintos autores y garantizar la coherencia de una agenda construida desde el rigor técnico, el diálogo interdisciplinario y la vocación de impacto, con el apoyo del equipo I+D.

INTRODUCCIÓN

Innovación para el Desarrollo (I+D) nace con la convicción de que Colombia requiere nuevas formas de pensar y actuar frente a los desafíos del siglo XXI. Como Think & Do Tank, su propósito es transformar el conocimiento en acción, generar propuestas con rigor técnico y promover la innovación como motor de cambio para el desarrollo del país.

Colombia 2030 es una iniciativa de análisis estratégico que aborda doce temas clave de interés nacional, relevantes tanto para la coyuntura actual como para los desafíos de mediano y largo plazo. A través de una serie de cartillas temáticas, este ejercicio propone un diagnóstico profundo de cada uno de estos ámbitos, identifica sus principales problemáticas estructurales y coyunturales, y plantea propuestas concretas orientadas a fortalecer la toma de decisiones públicas y privadas.

Esta agenda se concibe como un marco integral de reflexión y acción, que combina análisis técnico, evidencia empírica y visión prospectiva, con el objetivo de aportar soluciones que permitan proyectar a Colombia hacia un futuro sostenible, competitivo e inclusivo, en el que el crecimiento económico esté estrechamente vinculado al bienestar social, la equidad y la sostenibilidad.

Colombia cuenta con una riqueza excepcional en talento humano, diversidad natural y capacidad creativa. Estas fortalezas, junto con un ecosistema cada vez más dinámico de innovación social, empresarial y tecnológica, representan una oportunidad única para impulsar un nuevo ciclo de desarrollo. Desde I+D, se parte de la convicción de que el país puede acelerar su transformación si orienta sus decisiones estratégicas hacia modelos que equilibren sostenibilidad, productividad y equidad, colocando el bienestar colectivo en el centro de la acción pública.

El rol de las nuevas generaciones resulta fundamental en este proceso. Su liderazgo, creatividad y compromiso con los territorios constituyen motores clave para reconfigurar el futuro del país y asegurar que las soluciones no solo respondan a los desafíos del presente, sino que anticipen los retos emergentes. La pluralidad de voces y la articulación entre sectores públicos, privados, académicos y sociales son, por tanto, pilares esenciales de las propuestas que conforman Colombia 2030.

En este marco, la presente cartilla aborda el Pacífico como un eje estratégico para el desarrollo del país, reconociendo su impacto transversal y su relevancia en la construcción de un futuro sostenible. A partir de un análisis crítico y propositivo, se identifican los principales desafíos y oportunidades en esta materia y se formulan líneas de acción orientadas a potenciar su contribución al desarrollo integral de Colombia hacia 2030.

PACÍFICO

Al hablar del Pacífico en este trabajo, nos referimos únicamente a los 45 municipios que integran esta región en Colombia, los cuales pertenecen a cuatro departamentos:

(I) Chocó: es el único departamento considerado completamente del Pacífico, ya que elementos como la composición étnica, usos y costumbres son homogéneos en toda su extensión. Este departamento comprende 30 municipios.

(II) Valle del Cauca: solo se considera parte del Pacífico el municipio de Buenaventura.

(III) Cauca: en este departamento únicamente tres municipios se consideran propios de la costa pacífica: Guapi, Timbiquí y López de Micay.

(IV) Nariño: incluye los 10 municipios que conforman el denominado Pacífico nariñense, cuyo principal centro urbano es Tumaco, que limita con Ecuador.

Características geográficas y culturales

La extensión de esta región es considerable, abarcando desde el departamento de Nariño hasta el Chocó, bordeada en su parte occidental por el océano Pacífico. Su posición geográfica convierte a esta región en poseedora de la riqueza natural más biodiversa del país y la segunda más importante del mundo. Su configuración geográfica se ha construido teniendo como base las tradiciones culturales del grupo étnico predominante (negro e indígena), las cuales dan forma a la estructura social y económica de la región.

Otra característica distintiva de esta zona es la condición de ubicación de las ciudades capitales. A excepción del departamento del Chocó, las capitales presentan un desarrollo urbano considerable, que contrasta notablemente con el de las zonas urbanas de los 45 municipios mencionados anteriormente. La situación geográfica del Pacífico es fundamental para entender tanto sus dificultades como sus oportunidades comerciales y sociales.

Esta región se caracteriza por la débil presencia estatal, cuya consecuencia ha sido un bajo nivel de desarrollo y una escasa infraestructura vial, lo que ha dificultado la comunicación al interior de sus territorios y ha limitado el control territorial, proporcionando espacios propicios para el establecimiento de grupos criminales.

El escaso control del territorio genera un amplio espacio para el saqueo indiscriminado de los recursos naturales, lo que se traduce en desafíos ambientales derivados de la deforestación, la contaminación de las reservas naturales y la sobreexplotación.

La región del Pacífico ocupa el primer lugar en múltiples indicadores negativos: pobreza, desempleo, improductividad, necesidades básicas insatisfechas y violencia. Sobre esta última, es importante señalar que constituye la zona donde se registra el mayor desplazamiento forzado, con su nueva modalidad de confinamiento. Se podría afirmar que las poblaciones que la habitan son las más amenazadas del país y las que más sufren el flagelo del narcotráfico en todas sus manifestaciones.

Antecedentes sociales

Hablar de la situación social del Pacífico resulta ya redundante, pues no existe informe que no resalte los índices de pobreza, el gran atraso de su población, la falta de empleo, los escándalos de corrupción y las acciones de violencia que afectan a gran parte —por no decir toda— de su población. A continuación, se presentan algunos datos que evidencian la dura realidad que se vive en este territorio.

El Pacífico: siempre primero en desempleo

Para ejemplificar la gravedad de la situación laboral, en 2024 la tasa de desocupación en Chocó —el único departamento que en su totalidad pertenece al Pacífico— fue del 15.9 %, la más alta del país. En el primer trimestre de 2025, el número de desempleados aumentó en más de 5 puntos porcentuales, ubicándose en 35.6 %, mientras que en el mismo período del año anterior fue del 29.7 %.

Para marzo de este año, la tasa de desempleo en Buenaventura se ubicó en 26.3 %, contrastando con la nacional del 9.6 %. En el municipio de Tumaco, para este mismo período y de acuerdo con información del DANE, la tasa de desempleo se situó en 23.3 %. Estos datos evidencian los altos índices de desempleo en esta zona del país, lo que, en gran medida, explica las condiciones de pobreza en las que se ven obligados a vivir sus habitantes.

En cuanto a la pobreza, la región presenta municipios como Bajo Baudó, con más del 80% de su población en esta condición, o Alto Baudó, en la misma zona, con índices superiores al 90% (según información del DANE). En términos de pobreza extrema o de miseria, el municipio de Alto Baudó presenta más del 50 % de su población en esta situación. Solo en la capital del departamento —Quibdó—, el índice de pobreza extrema es del 11.46 %, uno de los más altos dentro de las ciudades del Pacífico.

Municipios como Guapi, en el Cauca, presentan niveles de pobreza superiores al 30%, mientras que el de pobreza extrema se acerca al 40%. En la zona de Sanquianga, en el Pacífico nariñense, la situación es aún más grave: allí se registran niveles de pobreza extrema cercanos al 50 % y de pobreza general cercanos al 65 %.

Los porcentajes de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) constituyen otro elemento que permite dimensionar las condiciones extremas en las que viven más de un millón de personas que habitan esta zona.

En el Valle del Cauca, el municipio con los mayores niveles de NBI es Buenaventura, con 16,5 %, una cifra tres veces superior a la de Cali. En el departamento del Cauca, mientras que Popayán registra 8,80%, los municipios costeros de este mismo departamento arrojan valores superiores al 40% en promedio.

Los municipios del Pacífico nariñense también evidencian la gravedad de las condiciones de vida de sus habitantes, mostrando índices de NBI que alcanzan niveles del 82,30%, como es el caso de La Tola y Magüí Payán, entre otros.

Estas cifras reflejan la dramática realidad social de una región que, pese a su inmensa riqueza natural y biodiversidad, permanece sumida en indicadores de desarrollo humano alarmantemente bajos.

La violencia se ha campeado por el departamento, convirtiéndolo en uno de los más violentos del país y por ende, con cifras que apuntan a ser ubicado entre los de mayor número de víctimas; en el 2023 la Defensoría del Pueblo emitió un informe en donde el departamento representaba el 79% del total de los confinamientos en el país, zonas como la del Litoral del San Juan bien se podría decir que vive en un eterno confinamiento, causado por la presencia

de grupos ilegales como el Clan del Golfo, conocidos en la zona como las autodefensas gaitanistas, y el Frente de Guerra Occidental del ELN, los cuales se disputan el territorio por el manejo de las rutas de droga, estos enfrentamientos han dejado más de 62 mil víctimas por confinamiento (de acuerdo con el informe de CODHES 2024) y 5655 personas en condición de desplazamiento forzado.

Todo esto, sin mencionar las condiciones de pobreza multidimensional en las que se evalúan temas como el acceso a servicios públicos esenciales, como el alcantarillado y el agua potable, entre otros. Es importante reconocer que Colombia ha dado pasos importantes en la dirección de reducir este índice; en el Pacífico, la reducción ha sido significativa, pasando del 80% en el 2005 al 19,4% en el 2023. A pesar de las reducciones, el Pacífico sigue siendo la región del país con el mayor índice de pobreza multidimensional.

Educación

Por más que se haya avanzado en la cobertura, son muchas las falencias que encontramos en términos de calidad. En el Pacífico, es común encontrar que la mayoría de las instituciones educativas presentan grandes falencias en las herramientas básicas para garantizar la calidad que hoy se exige para contar con estudiantes de calidad.

En temas de alfabetización, la media nacional se encuentra en 91,6 %, mientras que en el Pacífico esta cifra alcanza el 88,8 % de su población debidamente alfabetizada, manteniéndose relativamente cercana al promedio nacional.

En cuanto a la cobertura por edades, los números tampoco se alejan significativamente de la tasa nacional. Lo mismo puede decirse de las tasas de cobertura en preescolar, primaria y secundaria básica.

Las diferencias comienzan a aparecer en los niveles de educación media y superior. En educación superior, por ejemplo, mientras la media nacional es de 18,8%, para la población negra es de 14,3%. Solo el 20% de las personas habilitadas para iniciar una carrera profesional logra acceder a una universidad. Las falencias en la educación media son notorias: en el departamento del Chocó, el 75% de la población apta para este nivel educativo —es decir, para los grados décimo y undécimo— no tiene acceso a él. En Buenaventura, el 38,5 % carece de este acceso.

En el Pacífico es común encontrar salones de clase donde se reúnen estudiantes de varios grados, todos atendidos por un solo maestro, con carencia de herramientas básicas como pupitres, tableros y libros, además de una infraestructura física deficiente.

En muchos lugares, las distancias que deben recorrer los estudiantes son extensas y varios de ellos necesitan transporte fluvial para llegar hasta la institución educativa. Esta condición no solo afecta a los alumnos, sino también a los maestros de la zona.

La combinación de estas deficiencias estructurales —infraestructura precaria, falta de recursos pedagógicos, dificultades de acceso y limitaciones en la formación docente— configura un panorama educativo que, si bien ha logrado avances en cobertura básica, aún enfrenta importantes retos para alcanzar estándares de calidad que permitan a los estudiantes del Pacífico competir en igualdad de condiciones con el resto del país.

Salud

Sin temor a equívocos, tenemos que afirmar que si ha habido una víctima del flagelo de la corrupción en este territorio, ha sido la salud. Si bien cuenta con una cobertura adecuada en términos de afiliación —en el Pacífico encontramos que más del 90% de la población está afiliada al Sistema General de Seguridad Social—, una cosa es la afiliación y otra muy distinta es la capacidad de atención a estos afiliados, especialmente en zonas rurales.

En el Pacífico existen actualmente más de 640 instituciones prestadoras de salud, de las cuales la mayoría se ubican en las capitales de los departamentos. Esta distribución no representa una condición que facilite la prestación del servicio, teniendo en cuenta las distancias que hay entre los municipios costeros y las capitales andinas.

Una gran falencia en la prestación de este servicio es la ausencia de hospitales de tercer nivel, lo que hace deficiente el servicio y lo encarece debido a la cantidad de autorizaciones de traslados de los enfermos, las cuales, por lo general, están a cargo de las instituciones prestadoras y, en muchos casos, de los propios pacientes.

El índice que más advierte sobre lo alarmante de esta situación es el relacionado con la atención a menores de edad y recién nacidos. Las cifras de mortalidad infantil son más altas que las del resto del país. Mientras que la media nacional se encuentra en 14,26 %, en el Pacífico es del 23,59 %. En los niños menores de 5 años, la mortalidad por diarrea alcanza el 88,8%, frente al 32,62% en los municipios andinos. Como es lógico, los problemas de desnutrición son recurrentes en la zona y están directamente relacionados con la alta mortalidad infantil.

En términos de acueducto y alcantarillado, las deficiencias son notorias. Para el acueducto, la cobertura nacional es del 86,4%, mientras que en el Pacífico es del 69,9%. Esta situación tiende a empeorar en la zona rural.

En cuanto al alcantarillado, las diferencias son abismales: mientras que el promedio nacional de cobertura es del 76,6%, en el Pacífico es de tan solo el 54,8%.

Antecedentes en infraestructura

Conectividad vial

De los 17.000 km de vías primarias con que cuenta el país, solo 380 km se ubican en el Pacífico. El promedio nacional se ubica en 420 km por cada 100.000 habitantes. Estas vías son esenciales para conectar los principales centros de producción y comercialización.

En este punto, debemos resaltar que la comercialización de productos que ingresan o salen del Pacífico es una de las más costosas del país, lo que incrementa el valor promedio entre 40.000 y 50.000 COP por producto. Esta condición repercute en los precios de los alimentos, haciéndolos más costosos que en el resto del país.

Paradójicamente, en el Pacífico hay pueblos a los cuales es imposible llegar por vía terrestre, siendo la única opción las vías marítimas, fluviales o aéreas.

Conectividad aérea

De acuerdo con la Aeronáutica Civil, el índice de conectividad aérea en el país se sitúa en 0,16. En 2020, Valle del Cauca fue el cuarto departamento con mayor conectividad, mientras que Nariño estuvo entre los primeros 20; Cauca ocupó el puesto 21 y Chocó, el 25.

Infraestructura ferroviaria

Si hablamos de vías férreas, la situación es aún más apremiante: de los 341 km que existen en la región, solo el 34,6% son útiles.

Conectividad digital

En lo que tiene que ver con la conexión a internet, mientras que en el país más del 52% de los habitantes tiene acceso a esta herramienta de comunicación, en el Pacífico la cifra se reduce al 32% en Cauca, al 37% en Nariño y al 20% en Chocó.

Cobertura de energía eléctrica

La cobertura de energía eléctrica nacional es del 95% según el DANE. En Chocó, este valor disminuye hasta el 84,9%, muy por debajo del índice nacional, que está en 97,7%. En Buenaventura, el 21,82% —es decir, 6.692 viviendas rurales— no cuenta con servicio de energía eléctrica, mientras que en la zona urbana el índice es del 5,5%.

Impacto en el desarrollo regional

Esta precaria infraestructura configura un círculo vicioso que perpetúa el aislamiento y el subdesarrollo de la región, limitando las oportunidades económicas y sociales de sus habitantes, y contrastando dramáticamente con la riqueza natural y el potencial estratégico del territorio.

Antecedentes económicos del Pacífico colombiano

El Pacífico presenta una de las dinámicas de desarrollo más bajas del país, lo que ha llevado a su escasa movilidad social y, por consiguiente, a un bajo aporte a la productividad nacional.

Para analizar esta situación más de cerca, es necesario conocer algunas cifras comparativas entre todos los departamentos del Pacífico colombiano:

(I) Chocó es el departamento que menos aporta a la productividad del país, contribuyendo únicamente con el 0,4% de la producción nacional. Esta ha sido la tendencia constante desde 2013 hasta 2022.

(II) Nariño le sigue con un aporte promedio del 1,5% en la última década.

(III) Cauca contribuye al PIB nacional con el 1,78%.

(IV) Valle del Cauca se posiciona como el mayor contribuyente de esta región, con un promedio del 9,7%.

Valle del Cauca: motor económico regional

El Valle del Cauca se caracteriza por ser el principal motor económico del Pacífico. Su promedio se ha mantenido estable en los últimos 10 años, y su principal fortaleza en el sector económico se debe a la dinámica de los sectores industrial, agroindustrial y de servicios. Su ubicación estratégica cerca del puerto de Buenaventura facilita el comercio internacional, lo que potencia su dinamismo.

Disparidades y barreras estructurales

Estos datos evidencian la profunda disparidad económica que caracteriza a la región. A pesar de la abundancia de sus riquezas naturales, el aislamiento geográfico, la precariedad de la infraestructura y los elevados niveles de pobreza han limitado de manera estructural su desarrollo.

Chocó: problemas estructurales profundos

En el departamento del Chocó se evidencian problemas estructurales profundos, entre ellos la deficiente prestación de servicios públicos, la ausencia de una dinámica comercial robusta y la escasa movilidad social. Esto configura una economía débil y dependiente de las actividades extractivas.

Buenaventura: declive de un puerto estratégico

Aunque Buenaventura es uno de los puertos más importantes del Pacífico en esta parte del continente —y prácticamente el único de Colombia—, su porcentaje de contribución al PIB departamental muestra un preocupante descenso. Esta tendencia se ve con mayor claridad al comparar el 5,2% que aportaba en 2013 con el 4,4% que aportó en 2022.

Este fenómeno puede explicarse por la violencia que se vive, la falta de infraestructura moderna y la inestabilidad social, factores que constituyen barreras para el desarrollo.

Tumaco: economía fluctuante y dependiente

Tumaco, con un aporte promedio cercano al 10 % del Producto Interno Bruto de su departamento, es uno de los municipios que presenta el mejor desempeño económico de la región. No obstante, este resultado pierde solidez debido a su carácter fluctuante, lo que evidencia una inestabilidad económica altamente dependiente de la actividad agrícola y de economías ilegales asociadas a la producción y comercialización de coca.

El diagnóstico del Pacífico colombiano revela que, a pesar de ser un territorio con riqueza natural y relevancia estratégica, enfrenta restricciones persistentes que limitan su aporte al desarrollo nacional y su aprovechamiento sostenible. Las restricciones de carácter económico, institucional, territorial y de seguridad muestran un panorama que confirma la necesidad de una intervención integral y de largo plazo que permita transformar estructuralmente el territorio y sentar las bases de un nuevo modelo de desarrollo para el Pacífico.

Qué hacer

Lo primero es reconocer que el Pacífico ya ha superado la etapa de diagnóstico y estudio, ya que es un territorio sobre el cual se han realizado diversos estudios en los que la información converge en conclusiones similares.

En ese sentido, el desafío está en formular una estrategia de intervención capaz de traducir ese conocimiento en transformaciones reales y sostenidas que impulsen cambios en las condiciones económicas y sociales de la región.

El Pacífico mantiene sistemáticamente el primer lugar en:

- Índices de pobreza
- Departamentos con los índices de necesidades básicas insatisfechas más altos
- Niveles más bajos de desarrollo
- Presencia de grupos criminales
- Niveles más bajos en calidad de la educación

Esto confirma la necesidad de adoptar una perspectiva diferenciada para el Pacífico colombiano. Persistir en estrategias que históricamente no han logrado modificar sus condiciones estructurales resulta ineficaz. Tras más de un siglo de intervenciones sin resultados sostenidos, se impone la formulación de una nueva estrategia de desarrollo, diseñada para trascender los ciclos gubernamentales y generar impactos duraderos.

No es posible ni viable seguir aplicando el mismo método a procesos que requieren resultados distintos. Como Estado, es necesario negarse a continuar replicando esquemas que no han funcionado y asumir la tarea de diseñar un nuevo enfoque, con la participación de las diversas expresiones de la sociedad presentes en el territorio.

Lo que se le debe proponer al Pacífico colombiano es un cambio estructural en el modelo de desarrollo: un giro que permita superar la dependencia de las transferencias del gobierno central y avanzar hacia un esquema que lo consolide como una región productiva. El objetivo es insertar el desarrollo económico en una zona donde el fortalecimiento de la productividad genere riqueza, mediante un crecimiento económico sostenido que se traduzca en bienestar para su población y en beneficios para el país en su conjunto, bajo una lógica de ganancias compartidas.

Para ello, es indispensable sentar las bases de lo que debe convertirse, a partir de ahora, en una prioridad nacional: el diseño y la construcción de un Pacífico productivo.

¿En qué consiste el Pacífico productivo?

Pacífico productivo consiste en desarrollar la vocación productiva de toda la zona, con el objetivo de generar riqueza para la región, para el país y, sobre todo, para su gente.

Aprovechamiento sostenible de recursos:

Utilizar la riqueza natural de manera responsable y sostenible.

Desarrollo endógeno: Potenciar las capacidades locales y regionales.

Integración nacional: Conectar la región con el resto del país de manera efectiva.

Participación comunitaria: Involucrar a las comunidades en el diseño e implementación de las estrategias.

Sostenibilidad temporal: Crear un modelo que trascienda gobiernos y se mantenga en el tiempo.

Este nuevo enfoque representa una apuesta por la transformación estructural de una región que, pese a su inmensa riqueza natural y su posición estratégica, ha permanecido marginada del desarrollo nacional. El Pacífico Productivo no es solo una propuesta económica, sino un proyecto de país que reconoce en esta región un potencial inexplorado para el desarrollo nacional.

Buenaventura productiva

De puerto con ciudad a ciudad portuaria

Actualmente, Buenaventura puede definirse como un puerto con ciudad, una ecuación equivocada que debe invertirse para lograr el desarrollo buscado. El objetivo es transformar Buenaventura en una ciudad con puerto, siguiendo el modelo de las grandes ciudades portuarias exitosas del Pacífico.

Para alcanzar esta transformación, resulta fundamental incentivar la creación de empresas industriales en Buenaventura. Esto requiere otorgar al Distrito Turístico herramientas especiales que le permitan convertirse en un distrito con un régimen especial más profundo. Dicho régimen debe establecer medidas temporales o permanentes para afrontar la situación particular que vive la ciudad que alberga el puerto marítimo más importante del Pacífico colombiano.

Las medidas propuestas se justifican por las condiciones particulares de vida de los habitantes de Buenaventura y por la paradoja de ser uno de los puertos más importantes de América. Se hace necesario implementar medidas extraordinarias en temas como el recaudo aduanero y su destinación, permitiendo que una parte significativa de estos recursos regrese al territorio con una destinación específica y por un período determinado, sentando así las bases de la nueva Buenaventura.

Resulta indispensable superar los “paños de agua tibia” y avanzar hacia acciones con una visión de futuro. Buenaventura debe abordarse desde una perspectiva de competitividad, reconociendo que no es una ciudad cualquiera, sino la ciudad con el puerto más importante del país en el Pacífico.

Un paso fundamental para superar el estado actual de la población es lograr el trabajo mancomunado de todos los actores que puedan aportar a esta nueva visión. Para ello, es necesario:

- (I)** Superar las trivialidades que separan a los grupos sociales destacados del territorio.
- (II)** Integrar a los profesionales locales con otros del interior del país.
- (III)** Formar equipos multidisciplinarios que estructuren proyectos.
- (IV)** Garantizar la representación del sector privado, el Gobierno Nacional y el Local
- (V)** Derribar la desconfianza que ha impedido el avance durante décadas

Las intervenciones realizadas hasta ahora han sido meramente coyunturales: la fuerza pública llega y se retira una vez que la zona se estabiliza temporalmente. Esta dinámica ha permitido que el dominio territorial permanezca en manos de grupos criminales.

Para abordar esta problemática, se requieren herramientas especiales dirigidas a:

- (I)** Aumentar la capacidad de inteligencia de la fuerza pública.
- (II)** Implementar un modelo de monitoreo con tecnología existente que permita establecer las condiciones de seguridad en tiempo real.
- (III)** Desarrollar un sistema avanzado de reacción para neutralizar las bandas existentes y disminuir su capacidad de impacto.

Es necesario promover en Buenaventura una educación transformadora que contribuya a la formación de una nueva generación de ciudadanos. Desde los primeros años, deben incorporarse líneas formativas que incentiven la creatividad y la independencia económica, bases fundamentales del emprendimiento.

Esta formación debe complementarse en años posteriores con un enfoque técnico que se articule con el carácter comercial del territorio. La construcción del ciudadano que Buenaventura necesita debe ser un resultado de la estrategia inicial planteada. Para lograrlo, es necesario diseñar un modelo que integre a todos los niños entre los 5 y 12 años, motivándolos mediante una educación temprana que incluya:

(I) Diferentes maneras de desarrollar ideas empresariales.

(II) Hábitos de ahorro e inversión.

(III) Generación legal de recursos para satisfacer necesidades mediante el trabajo y el ahorro.

(IV) Espacios adecuados para desarrollar el potencial creativo.

Esta generación debe tener la posibilidad de moldearse para iniciar la construcción de una sociedad más tolerante, pacífica y desarrollada.

En el contexto del Pacífico colombiano, la educación debe abordarse como un asunto de seguridad nacional, en la medida en que constituye un factor determinante para la estabilidad, la cohesión social y el desarrollo a largo plazo en el territorio. Resulta importante darle un tratamiento estratégico a este asunto, sabiendo que incide directamente en el futuro de los habitantes de la región y del país en su conjunto.

Buenaventura enfrenta un desafío estructural en su infraestructura vial. Actualmente, la ciudad cuenta con una sola ruta de acceso desde Cali, la capital del Valle del Cauca: un corredor de 116 kilómetros que se recorre en aproximadamente dos horas y media.

Esta única vía se ha consolidado como un punto de alta vulnerabilidad, al ser utilizada de manera recurrente para protestas y bloqueos por parte de diversos grupos, lo que compromete significativamente la conectividad del principal puerto del Pacífico colombiano.

Si bien desde hace varios años se discute el proyecto de ampliación de la doble calzada entre Buga y Buenaventura, es importante superar los obstáculos asociados a los procesos de consulta previa, especialmente en el sector de Loboguerrero, que han limitado la intervención y la mejora de la infraestructura vial de la ciudad.

Un tema fundamental que debe abordarse es la pérdida de recursos públicos. Durante más de 24 años, Buenaventura ha recibido dividendos por su participación accionaria en la Sociedad Portuaria. Estos recursos han ingresado a las arcas de las administraciones locales, sin que su destinación se refleje en mejoras tangibles en la realidad que viven los habitantes del territorio. Esta situación constituye corrupción y debe llamarse por su nombre.

Aunque es probable que poco se pueda hacer respecto al pasado, sí es posible actuar hacia el futuro: identificar todos los recursos que el puerto aporta a las finanzas municipales por distintos conceptos y comprometerlos en un proyecto específico que contribuya al desarrollo y a la mejora de la región.

Las ciudades portuarias exitosas se caracterizan por la creciente presencia del consumo, expresada en la atracción que genera su gastronomía y cultura. Esta combinación con el comercio las convierte en polos de desarrollo para cualquier país. La simbiosis entre las operaciones portuarias y la vida urbana es fundamental para lograr el equilibrio que aún no se ha alcanzado entre Buenaventura y su puerto.

Actualmente, se observa una sinergia contraria en Buenaventura: el puerto opera como una entidad completamente aislada de la ciudad. La experiencia de otras ciudades indica que, a mayor crecimiento del puerto, mejores son las condiciones de vida de sus ciudadanos. Los puertos han sido catalizadores del desarrollo urbano y los más exitosos han llevado a que las ciudades, tras ese impulso económico inicial, generen otras líneas de desarrollo que las hacen menos dependientes de la actividad portuaria exclusivamente. Un ejemplo paradigmático es Vancouver, que cuenta con uno de los puertos más poderosos del Pacífico y ha logrado diversificar con éxito su economía urbana.

El desarrollo económico es el único camino para erradicar la pobreza y la violencia. Por ello, resulta imperativo diseñar un ejercicio que rompa las barreras entre la ciudad y el puerto. Estas barreras han impedido que el segundo tenga un impacto significativo en el primero.

La estrategia consiste en generar espacios donde se establezcan objetivos comunes que sean:

(I) Medibles

(II) Sostenibles en el tiempo

(III) Verificables

Este ejercicio es fundamental para que los administradores del puerto, que extrañamente no son bonaverenses en su mayoría, conozcan las expectativas de una ciudad que les reclama, y para que la comunidad también conozca las metas y objetivos de lo que puede ser su principal fuente de desarrollo.

Esta iniciativa consiste en trasladar a Buenaventura la producción de varios productos que salen del país, instalándolos en una de las 12 comunas de la ciudad y activando los eslabones de producción y comercialización necesarios.

Para el desarrollo de esta propuesta, es necesario que la Sociedad Portuaria contemple la posibilidad de delegar la actividad de almacenamiento de los productos que ingresan o salen del puerto. Si bien esta medida implica riesgos operativos y de seguridad — particularmente asociados a la posible contaminación de la carga por economías ilegales—, dichos riesgos no deben conducir a la inacción, sino a la construcción de mecanismos robustos de mitigación, control y trazabilidad que permitan avanzar sin comprometer la integridad del comercio exterior.

En este marco, la toma de las comunas de Buenaventura por parte del sector productivo y del público es una estrategia viable para implementarse en un plazo de cuatro años con sus respectivas fases de monitoreo y evaluación constantes. Aunque esta intervención no garantizaría resultados inmediatos ni soluciones definitivas a corto plazo, si se persiste en el cumplimiento de los objetivos, en el transcurso de una generación se pueden revertir dinámicas de violencia, exclusión y pobreza estructural que han caracterizado históricamente al principal puerto de Colombia en el Pacífico.

La propuesta de desarrollo para Buenaventura se estructura a partir de dos acciones complementarias:

1. Reconciliación social

Requiere que todos los representantes sociales, administrativos y económicos planeen los pasos necesarios para hacer de Buenaventura una economía que desarrolle la calidad de vida.

2. Alianza estratégica público-privada

La toma de las comunas mediante una alianza entre el sector productivo y el sector público, en la que el primero garantice la presencia de empresas generadoras de empleo en cada una de las zonas del municipio.

Es necesario que las empresas a nivel nacional entiendan que se trata de promover un desarrollo más incluyente.

Resulta contradictorio que el territorio donde se concentran las operaciones de embarque y desembarque del comercio exterior del país sea el más rezagado a nivel nacional. La transformación de Buenaventura en una verdadera ciudad portuaria es una responsabilidad colectiva que requiere compromiso, visión a largo plazo y coordinación interinstitucional.

2. Timbiquí, Guapi y López de Micay

En el Pacífico caucano, la principal intervención de infraestructura —y una de las más esperadas por las comunidades de la región— es el proyecto vial que conectaría a Popayán con López de Micay, conocido como la vía al mar. Este corredor contempla un trazado que articula los municipios de El Tambo, El Plateado, Argelia y Guapi, atravesando el cañón del Micay. Se trata de una obra de más de 250 kilómetros de extensión, cuyo costo estimado supera los 13 billones de pesos y resulta estratégica para la integración territorial y el acceso efectivo del Cauca al litoral del Pacífico.

La relevancia de la infraestructura no se limita a criterios de conectividad, sino que constituye una condición necesaria para el aprovechamiento económico de las principales vocaciones productivas de la región, limitadas por el aislamiento geográfico.

En este contexto, el Pacífico colombiano desempeña un papel central en la producción pesquera nacional. El país produce anualmente más de 100.000 toneladas de pescado marino, de las cuales esta región aporta la mayor proporción. De acuerdo con cifras de la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca (AUNAP), el 37,7 % de la pesca artesanal —incluyendo actividades fluviales y marítimas— se concentra en el Pacífico, lo que posiciona a esta zona como la principal fuente de abastecimiento pesquero del país. Este desempeño está estrechamente vinculado al carácter predominantemente artesanal de la actividad, cuya mayor intensidad se registra en la costa del Pacífico.

Allí, las faenas de pesca son mayoritariamente de un solo día y se realizan en condiciones de trabajo difíciles, tanto por las exigencias del mar como por las limitaciones técnicas de las embarcaciones, lo que impide convertirla en una industria.

Por ello, una de las primeras acciones debería ser reducir al máximo la dependencia de la pesca artesanal, brindando a estos pequeños pescadores la oportunidad de situarse al mismo nivel que las grandes pesqueras que operan en el Pacífico. Son comunidades que, de generación en generación, han hecho de la pesca su principal actividad económica, pero que nunca han tenido la posibilidad de dar un salto cualitativo y cuantitativo que les permita mejorar sus condiciones de vida mediante la transformación de esta labor en una fuente sostenible de desarrollo.

Para lograrlo, lo primero que se debe hacer es agrupar a los pescadores artesanales del Pacífico en cooperativas. Lo ideal sería formar varias de estas, de modo que se genere una competencia saludable que los motive a mejorar la calidad del producto que ofrecen. Así, el mercado adquiriría mayor dinamismo gracias al efecto de la oferta y la demanda.

El segundo paso es dotar a estas cooperativas de las herramientas necesarias para la explotación del recurso pesquero. Estas deben ser muy diferentes a las que existen actualmente: se requieren barcos con capacidad para operar en aguas profundas sin poner en riesgo a la tripulación, dotados de todos los elementos necesarios para realizar la pesca con fines industriales. Las embarcaciones deben contar con espacios de almacenamiento en frío, una eslora superior a 18 metros y sistemas modernos que permitan aumentar significativamente el volumen de captura, frente a las limitaciones actuales que obligan a los pescadores a utilizar naves precarias que ponen en peligro su vida.

El valor en el mercado de una embarcación con estas características ronda los 500 millones de pesos. Este costo podría reducirse considerablemente si se establece un convenio con COTECMAR para la construcción de dichos barcos. La construcción de 10 embarcaciones representaría una inversión cercana a 5.000 millones de pesos. Estos barcos se pondrían a disposición de las cooperativas creadas, las cuales deben establecer una instancia encargada de regular su uso. Dichas cooperativas deben estar integradas por pescadores de los municipios de Timbiquí, Guapi y López de Micay, así como por quienes habitan la región del Sanquianga, en el norte del departamento de Nariño.

Mientras se fabrican y entregan estas embarcaciones, los miembros de las cooperativas deberán recibir capacitación para su manejo. Por su parte, las autoridades navales y ambientales deben reglamentar las condiciones de operación, con el fin de prevenir accidentes y garantizar la preservación del medio ambiente.

Sin embargo, esta no debe ser la única iniciativa. La pesca es una actividad en riesgo debido a su explotación indiscriminada, por lo que es fundamental pensar también en otras alternativas de desarrollo económico, como el cultivo del coco, producto con un importante potencial en la región.

De acuerdo con el Ministerio de Agricultura, la producción nacional de coco se estima en unas 145.000 toneladas, siendo el Pacífico caucano y nariñense los mayores productores. En los últimos años, el mercado del coco se ha expandido a destinos como Aruba, Curazao, Panamá, Canadá y Estados Unidos. Este último, principal importador del producto, ha manifestado en años recientes un déficit superior al 80 % para suplir su demanda interna.

Entre los municipios del Pacífico caucano y nariñense se produce más del 60 % del total nacional. A pesar de que la producción actual se encuentra mayoritariamente en manos de intermediarios y de que las inversiones estatales han sido escasas, Colombia ocupa el puesto 24 a nivel mundial en producción de coco. Esta posición podría mejorar notablemente si se impulsa adecuadamente la actividad y se incentiva su expansión.

Una muestra de la importancia creciente de este producto es el aumento de los precios de venta. Solo en 2019, se registraron incrementos de entre el 38 % y el 52 % con respecto a 2018, lo que evidencia que el coco podría convertirse en un motor de desarrollo económico para esta zona.

Según datos del Ministerio de Agricultura, las exportaciones de aceite de coco, coco seco y fresco han aumentado en un 44 %. No obstante, la producción en el Pacífico colombiano ha disminuido en gran medida debido a la falta de incentivos para establecer una cadena productiva que dinamice el desarrollo. La baja producción se debe, entre otros factores, a la escasa siembra del producto. Aquí, entonces, se abre otra línea de desarrollo para esta región del Pacífico.

3. Pacífico nariñense productivo:

Un dato importante es que la subregión del Pacífico Sur es el punto limítrofe de nuestro país con el Ecuador, en el municipio de San Andrés de Tumaco, más exactamente en la zona conocida como Alto Mira y Frontera.

Uno de los avances más relevantes en materia de integración territorial y desarrollo regional fue la construcción, en 2021, de la vía Mataje–La Espriella. Esta infraestructura vial, con una extensión superior a 20 kilómetros, facilita la conectividad y la comercialización transfronteriza entre Colombia y Ecuador, al articular la provincia de Esmeraldas con el municipio de Tumaco. Su importancia estratégica radica, además, en que el trazado atraviesa el consejo comunitario de Alto Mira y Frontera, territorio que concentra la mayor área de cultivos de coca del municipio y una de las más significativas a nivel nacional, lo que la convierte en un activo clave para la intervención estatal orientada a la sustitución de economías ilícitas y al fortalecimiento de dinámicas productivas legales.

Surge la pregunta de cómo aprovechar esta vía para impulsar el desarrollo. Para ello, el primer paso consiste en formalizar el tránsito fronterizo entre Colombia y Ecuador, habilitando oficinas aduaneras, implementando controles migratorios y sanitarios, y estableciendo mecanismos que regulen el tránsito de carga y mercancías conforme a la normativa vigente en materia de comercio exterior.

Superada la fase institucional, la estrategia debe enfocarse en articular a las comunidades del área de influencia de la vía para convertirla en un eje dinamizador de la economía local. Esto supone impulsar actividades vinculadas a la dinámica comercial y logística del corredor (como servicios de alimentación, hospedaje, mantenimiento vehicular y abastecimiento de combustible), así como otros encadenamientos productivos que permitan generar empleo formal y retener valor en el territorio.

Uno de los proyectos de mayor alcance estratégico es la ampliación de la vía binacional existente para convertirla en un corredor de carácter nacional, mediante su articulación con el proyecto de la vía al mar que conectaría a Popayán con el Pacífico caucano. Para ello, es necesario garantizar la extensión de la actual vía Mataje–La Espriella desde su punto terminal en La Espriella hasta el sector de Remolinos, en el departamento del Cauca, en un trayecto aproximado de 202 kilómetros. Este corredor permitiría integrar la subregión del Triángulo del Telembí –Barbacoas, Roberto Payán y Magüí Payán– con los municipios andinos del departamento y, mediante el fortalecimiento de la red de vías terciarias, articular también los municipios del Sanquianga. De este modo, estas comunidades podrían conectarse con el departamento del Valle del Cauca en tiempos estimados inferiores a ocho horas

Tanto la vía que conecta el Pacífico caucano con Popayán como este corredor ampliado deben ser considerados infraestructura de seguridad nacional. Su ejecución contribuiría, por una parte, a mejorar el control territorial del Estado y, por otra, a dinamizar el comercio y la actividad productiva, en particular mediante la industrialización de productos estratégicos como el coco, tal como se expuso en apartados anteriores. En este sentido, la zona costera del norte de Nariño se integraría de manera natural a una estrategia de desarrollo económico regional orientada a fortalecer polos productivos como Guapi, López de Micay y Timbiquí, a partir de vocaciones compartidas asociadas a la pesca y a la producción agrícola.

Colombia cuenta con aproximadamente unas 200 hectáreas sembrada de Cacao, de las cuales el 6% están ubicados en el departamento de Nariño más exactamente en la costa nariñense, la producción en Colombia ronda los 70 mil toneladas y de ellas se exportan a otros países unas 12.000 toneladas que representan unos US\$ 31 millones. Nariño aporta aproximadamente 3500 toneladas, cifra que ha venido bajando de acuerdo a los informes presentados por Fedecacao los cuales indican que la participación del pacífico ha pasado de un 8% a un 6%.

En términos de productividad, los rendimientos por hectárea en la región se sitúan por debajo del promedio nacional. Mientras el rendimiento promedio del país alcanza aproximadamente 450 kg por hectárea, en el Pacífico nariñense este se ubica alrededor de 239 kg por hectárea. No obstante, este desempeño puede mejorar significativamente mediante la adopción de mejores prácticas para la prevención y el manejo de plagas y enfermedades, así como mediante el fortalecimiento de los procesos de manejo del producto en las etapas de cosecha y poscosecha, factores determinantes para la calidad y el valor del cacao.

El precio promedio de una tonelada de cacao se sitúa en torno a 30 millones de pesos, lo que equivale a 30.000 pesos por kilogramo. Bajo los niveles actuales de productividad, la producción anual por hectárea genera ingresos cercanos a los 13 millones de pesos. De esta actividad dependen actualmente alrededor de 12.000 familias, lo que explica los múltiples esfuerzos orientados a posicionar el cacao como un producto estratégico e insignia de la región.

En este contexto, la propuesta plantea una intervención en varias líneas. La primera consiste en impulsar decididamente el cultivo de cacao con el objetivo de que, en el corto plazo, la zona sur del Pacífico colombiano amplíe su participación en la producción nacional del 6 % al 15 %. Para ello, se requiere una expansión de la superficie cultivable, acompañada de una estrategia integral de apoyo al productor.

Es importante señalar que el cacao es un cultivo de rendimiento tardío, por lo que los ingresos no se materializan de inmediato. Por esta razón, resulta indispensable diseñar políticas públicas que garanticen la subsistencia de los productores durante el período que transcurre hasta la primera cosecha. En este punto, pueden considerarse esquemas de apoyo similares a los implementados en otros países, como los mecanismos de estabilización y respaldo al ingreso utilizados en Estados Unidos para cultivos como el algodón, adaptados a las condiciones sociales y productivas del Pacífico colombiano.

El siguiente paso consiste en impulsar la transformación de la producción mediante el desarrollo de encadenamientos industriales locales. Esto implica avanzar hacia la industrialización del cacao y sus derivados, incorporando mano de obra de la región y estructurando esquemas asociativos en los que los productores participen como socios directos en las distintas etapas de la cadena de valor: la producción primaria, la transformación industrial y la comercialización.

Bajo este enfoque, iniciativas como la industrialización de la pesca, del coco y del cacao, junto con los desarrollos en infraestructura vial y eléctrica, y el fortalecimiento de esquemas colectivos como eje del desarrollo, deben integrarse en una estrategia coherente orientada a generar un impulso económico sostenible para una región con un potencial significativamente superior al que refleja su situación actual.

4. Choco productivo

En el norte de este departamento hay tierras propicias para la producción agropecuaria. En ellas se registran aproximadamente 200.000 cabezas de ganado, distribuidas en 2.777 fincas bovinas ubicadas en la zona del Darién, especialmente en los municipios de Unguía, Acandí, Riosucio, Carmen del Darién y Bajirá. En esta región se desarrolla una prometedora producción de ganado vacuno libre de la fiebre aftosa. Y es libre no por vacunación, sino porque los animales nacen naturalmente sanos, lo que indica que tienen calidad para exportación.

Para mantener esta población ganadera es necesario garantizar la existencia de unas 200.000 hembras. Actualmente, según el censo del ICA, en el departamento del Chocó se registran 86.000 habitantes, una cifra promisorio. Para alcanzar el objetivo de 200.000 hembras, sería necesario adquirir, en el primer y segundo año, unas 40.000 terneras de muy temprana edad y que no hayan sido vacunadas. Cada una tiene un valor en el mercado de 2 millones de pesos, lo que representaría una inversión de 8.000 millones de pesos. Estas terneras, junto con las que nazcan en el territorio, permitirían garantizar y ampliar el stock ganadero. Es importante que las terneras adquiridas sean de doble propósito, es decir, aptas tanto para carne como para leche, lo que permitiría industrializar la producción láctea y comercializar sus derivados.

Para el desarrollo de este proyecto se requiere la construcción de un beneficiadero con capacidad para sacrificar 400 bovinos al día, de los cuales se podrían aprovechar comercialmente 300. Esta planta tendría un costo aproximado de 32.000 millones de pesos, y su estudio y diseño implicarían una inversión adicional de 400 millones de pesos.

Una apuesta similar, pero enfocada en otro producto, puede realizarse en la subregión del Atrato, aprovechando la amplia producción de plátano en sus distintas variedades. Actualmente, Colombia ocupa el quinto lugar en el mundo en producción de plátano, con cerca de 5 millones de toneladas anuales y un rendimiento por hectárea superior al promedio regional, según la FAO. De las 450.000 hectáreas sembradas en el país, el Chocó aporta unas 30.000 hectáreas, con una producción aproximada de 30.000 toneladas.

Aunque el Chocó no es el principal productor nacional, sí destaca en el tipo de plátano de exportación. Junto con Antioquia, aporta más de 250.000 toneladas, y entre Chocó, Antioquia y Córdoba se produce el 23 % del total nacional.

Producir una hectárea de plátano cuesta entre 17 y 19 millones de pesos. Esta puede generar entre 6 y 7 toneladas, lo que demuestra su rentabilidad en términos empresariales. Sin embargo, dicha rentabilidad no se refleja en el Chocó. Las razones son múltiples: desde la falta de tecnificación en la producción hasta la escasa experiencia de los campesinos afrodescendientes e indígenas en procesos industriales. Esta ha sido una de las grandes falencias en la visión de desarrollo del territorio.

Lo que se propone en este documento es un cambio de enfoque que, retomando los conceptos desarrollados en los apartados anteriores —como las asociaciones productivas y los canales especiales de comercialización—, permita convertir la actividad productiva del plátano en una herramienta efectiva de desarrollo social, agregando valor agregado y permitiendo que las familias que durante generaciones han subsistido de esta actividad puedan consolidarla como una fuente estable y sostenible de ingresos.

Para ello, es clave añadir una fase de transformación productiva orientada a la elaboración de harina de plátano y su comercialización en mercados nacionales e internacionales. Esta industrialización debe destinar una parte de la producción a un producto de alto valor nutricional, libre de gluten y con usos comprobados en la nutrición infantil, respaldados por la experiencia del ICBF.

De acuerdo con estudios, se espera que el mercado de la harina de plátano crezca un 5 % en los próximos cinco años. Adicionalmente, una encuesta publicada en la revista Agronegocio en 2021 señala que el 85 % de la población colombiana manifiesta preocupación por llevar una alimentación saludable, lo que abre oportunidades claras para este tipo de productos. En este contexto, el Chocó tiene la oportunidad de convertirse en un actor relevante en este mercado, tanto a nivel nacional como internacional.

En materia de infraestructura, es urgente terminar la vía que une Quibdó y Medellín, construyendo túneles o viaductos en los tramos críticos, en particular entre los kilómetros 18 y 22. Esta zona presenta graves amenazas para la seguridad debido a la alta pluviosidad y la inestabilidad del terreno, lo que ha provocado múltiples avalanchas y la pérdida de vidas humanas. La solución más eficiente es la construcción de un viaducto, opción más económica que los túneles y ya utilizada en la vía que comunica Medellín con el Urabá. Estas obras permitirían reducir la distancia entre Quibdó y Medellín a menos de cuatro horas, agilizando la comercialización y el intercambio de productos.

También es prioritaria la finalización de la vía que conecta Nóvita con Cartago (Valle del Cauca), en el sur del departamento. Faltan solo 35 kilómetros, cuya no construcción obedece más a la falta de voluntad política que a limitaciones técnicas o económicas.

Otras obras necesarias incluyen:

- (I)** Construcción de la vía Casa Bomba–Curvaradó y el puente sobre el río Brisas para conectar Carmen del Darién y Riosucio.
- (II)** Vía que comunica Unguía–Acandí–Capurganá.
- (III)** Construcción de una línea férrea entre Bojayá y Cupica, pasando por Napipí.
- (IV)** Aprovechamiento de la cercanía de Bahía Solano con Panamá para dinamizar el comercio formal de productos.

Cabe resaltar que Colombia es uno de los pocos países del mundo que no cuenta con una infraestructura vial longitudinal paralela al litoral marítimo. Esta ausencia constituye una brecha estructural en materia de integración territorial y competitividad, particularmente relevante para el desarrollo del Pacífico colombiano.

Otro aspecto de gran importancia en el Pacífico —y especialmente en el Chocó— es la interconexión eléctrica. Es fundamental avanzar en la conexión mediante una microcentral eléctrica que abastezca a los municipios de Acandí y Unguía. Esta intervención no solo permitiría mejorar la calidad de vida de sus habitantes, sino que también abriría la posibilidad de comercializar energía eléctrica en Centroamérica.

Finalmente, más allá del puerto de Tribugá —un proyecto del sector privado—, es necesario materializar la construcción de la vía que conecta Las Ánimas con Nuquí. Esta infraestructura permitiría aprovechar de manera más efectiva la vocación turística de la región, dinamizar el comercio y fortalecer la conectividad con centros urbanos como Medellín. Asimismo, favorecería el desarrollo de infraestructura hotelera y de servicios turísticos, con efectos positivos sobre la economía local, en articulación con el fortalecimiento del sector pesquero, cuyo centro de operaciones se ubicaría en Guapi, con beneficios extendidos al litoral chocoano.

Nota. Información tomada del libro "Una nueva estrategia del Pacífico colombiano", de Jefferson Mena Sánchez.



INNOVACIÓN PARA EL DESARROLLO



FIMASD.ORG



FIMASD_ORG



**Innovación para
el Desarrollo**



FIMASD_ORG



FIMASD_ORG