

BUENAVENTURA COMO CIUDAD PUERTO

LILIANA GARCÉS OLAVE

UNIVERSIDAD ICESI
FACULTAD DE DERECHO
PROGRAMA MAESTRÍA EN GOBIERNO
SANTIAGO DE CALI
2015

BUENAVENTURA COMO CIUDAD PUERTO

LILIANA GARCÉS OLAVE

Trabajo de grado para optar por el título de Maestría en Gobierno

**Directora del Trabajo de Grado:
INGE HELENA VALENCIA**

**UNIVERSIDAD ICESI
FACULTAD DE DERECHO
PROGRAMA MAESTRÍA EN GOBIERNO
SANTIAGO DE CALI
2015**

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	8
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	10
1.1 ENUNCIADO DEL PROBLEMA	10
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	12
2. JUSTIFICACIÓN	13
3. OBJETIVOS	14
3.1 OBJETIVO GENERAL	14
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	14
4. MARCO DE REFERENCIA	15
4.1 ANTECEDENTES	15
4.2 MARCO LEGAL	16
5. MARCO TEÓRICO	19
5.1 ESTADO DEL ARTE	19
6. AMÉRICA LATINA ENTRE LA POBREZA Y LA EXCLUSIÓN	29
6.1 COMPONENTE DEMOGRÁFICO DE BUENAVENTURA	30
6.2 COMPONENTE SOCIAL	31
6.2.1 Pobreza	33
6.3 SITUACIÓN ACTUAL DE BUENAVENTURA	35
6.3.1 Actividades Económicas	36
6.3.2 Sector Pesquero	37
6.3.3 Sector Turismo	38
7. NODO PORTUARIO DE BUENAVENTURA	40
7.1 CONSTITUCIÓN DEL NODO PORTUARIO	40
7.2 MOVIMIENTO DE CARGA ENTRE 2005 Y 2014	41
8. EXPANSIÓN LOGÍSTICA Y DESARROLLO DE BUENAVENTURA	43
8.1 SOCIEDAD PORTUARIA COMPLEJO INDUSTRIAL AGUADULCE	43
8.2 SOCIEDAD PORTUARIA DELTA DEL RIO DAGUA	44
8.3 ZONA FRANCA CELPA	45

8.4 MALECÓN BAHÍA DE LA CRUZ	46
9. CONCLUSIONES	48
10. RECOMENDACIONES	49
BIBLIOGRAFÍA	51

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura No. 1 Bahía de Buenaventura	9
Figura No. 2. Ciudad portuaria de Hong Kong	18
Figura No. 3 Ciudad Puerto Ámsterdam	19
Figura No. 4 Ciudad Puerto en Malasia	21
Figura No. 5 Ciudad puerto Las Palmas Gran Canaria	23
Figura No. 6 Nodo Portuario de Buenaventura	24
Figura No.7 Interrelación de los factores que influyen en la competitividad portuaria	25
Figura No. 8 Imagen puerto aguadulce	37
Figura No. 9 Imagen de lo proyectado por el Puerto Delta del Rio Dagua	41
Figura No.11 Maqueta de la zona franca Celpa	42
Figura No.12 Diseños del Malecón Bahía de la Cruz	44

TABLAS

	Pág.
Tabla No. 1. Porcentaje (%) de personas expulsadas y recibidas en Buenaventura	33
Tabla No. 2. Indicadores de Pobreza en Colombia, Valle del cauca y Buenaventura	34

LISTADO DE GRÁFICO

	Pág.
Gráfico No. 1. Situación social y delincencial de Buenaventura Vrs otras ciudades	37
Grafico No. 2 Movimiento de contenedores en la Bahía de Buenaventura entre 2005 y 2014	39

INTRODUCCIÒN

La actividad portuaria ha tenido un importante desarrollo a través del tiempo. El avance en los procesos de comercio exterior y logística han logrado mayores exigencias en cuanto al nivel de competencia de los mercados mundiales. De la misma forma la globalización de dichos procesos es cada vez un mayor motivante en los entes portuarios, ya que les permite desarrollar una infraestructura adecuada que conlleva a un riguroso marco internacional y que cuenta con un alto nivel de calidad que exige mayores retos y un avance significativo de las actividades portuarias.

La posición geográfica de los terminales portuarios, permite la mayor canalización e intercambio de mercancías de un puerto con el resto del mundo. Por ejemplo el terminal de HONG KONG está situado en una de las zonas más prosperas de China, además cuenta con uno de los mejores rendimientos de operaciones portuarias alrededor del planeta. Esto ha permitido que se haya convertido en uno de los puertos con mayor recepción tanto de buques como de camiones al día, logrando realizar un sin número de movimientos y operaciones por minuto. Esto se ha logrado gracias al manejo adecuado de la tecnología y el flujo de la información existente entre clientes y proveedores.

Con relación a los puertos de América Latina Doerr (2010,2011) sostiene que en los últimos años el comercio ha tenido un gran crecimiento, sobre todo por vía marítima, lo que ha ayudado con las operaciones y potencializado el desarrollo de los puertos regionales, ya que todos los países han realizado grandes inversiones en infraestructura para lograr mayores expansiones y por ende mejorar su competitividad.

El experto de la CEPAL señala “la política común ha sido la modernización del sector portuario, descentralizando las instituciones que gobiernan los puertos, incorporado capital y gestión privada, y generalmente otorgando a un operador calificado una concesión de una terminal o un puerto. Sin embargo, el panorama no es de pleno éxito, falta de continuidad en los procesos, abordaje parcial en la modernización, foco exclusivo en la privatización de la operación, falta de capacidad institucional, muestran los tipos de problemas que está enfrentado el sector” (Doerr, 2011, Pág.3).

Para la CEPAL es importante que los puertos de América Latina puedan introducir diferentes aspectos que logren un balance adecuado entre la ciudad y la operación logística, para lo cual sostiene lo siguiente: “el Desarrollo Portuario Sostenible, busca el equilibrio entre el crecimiento económico, la

cohesión social, el ámbito institucional y el respeto al medio ambiente, mediante una gestión integrada en los cuatro ámbitos” (Doerr, 2010, Pág.12).

En Colombia el comercio exterior y la logística han sido los principales dinamizadores de la economía, es por ello que la revista logística¹ en su informe sobre “puertos marítimos colombianos se juegan por la infraestructura”, señala que para el gobierno nacional y el sector privado lo más importante en cuanto a los puertos del país es mejorar su infraestructura lo cual les permitirá competir en el ámbito internacional. “

El gobierno centraliza su interés del pacífico en los terminales de Buenaventura, señalando la importancia de los planes de expansión portuaria que ahí se contemplan. Del puerto Tumaco sostiene que lo mejor para su competitividad es la diversificación de sus productos, lo que le permitirá tener un comportamiento similar que otros puertos del país. Con esto se busca incentivar el desarrollo portuario de la región pacífico.

Con este proyecto pretende diagnosticar la situación actual portuaria de Buenaventura y como se puede hacer una integración con sus habitantes y lograr inclusión social, que permita un mejor desarrollo personal y profesional de sus habitantes como se ha hecho en otras ciudades puertos alrededor del mundo.

¹ http://www.revistadelogistica.com/Puertosmaritimoscolombianos_n1.asp

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 ENUNCIADO DEL PROBLEMA

La celebración de tratados de libre comercio de Colombia con otros países, obliga al gobierno nacional no solo a tener puertos 100% competitivos, sino a alcanzar mejores desarrollos con las ciudades situadas en los mismos. Para que todo lo anterior sea posible es necesario contar con una adecuada infraestructura que permita el mejoramiento de los procesos y disminuya los costos finales.

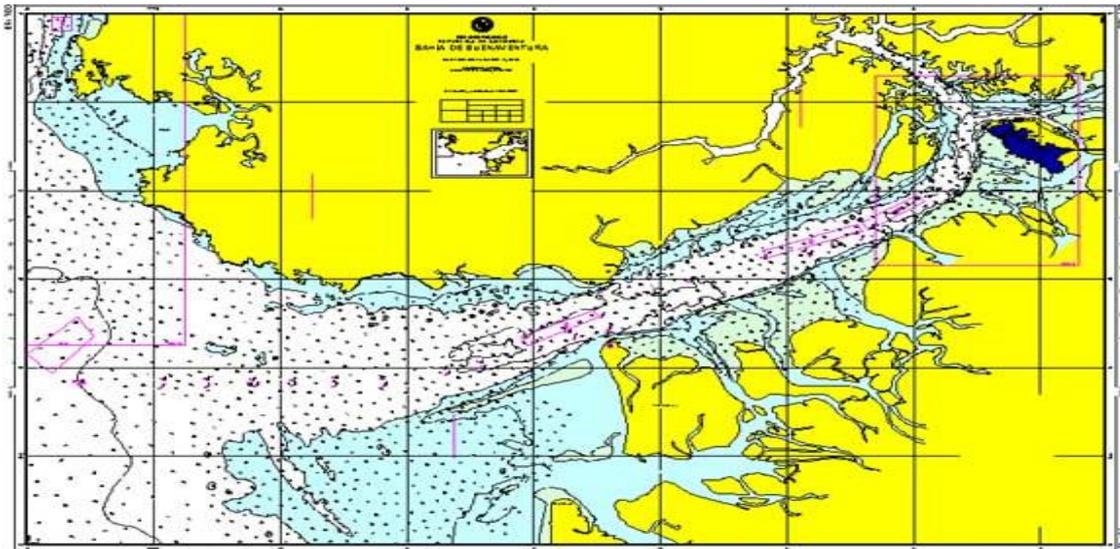
La bahía de Buenaventura está ubicada en el departamento del Valle del Cauca muy cerca del canal de Panamá. Según informe de la Cámara de Comercio, por esta bahía se exporta el 80% del café del país y el 60% del resto de los productos, moviliza más del 50% de la carga a través de todas sus terminales portuarias con una proyección para el 2020 de más de 20 millones de toneladas movilizadas. Según la CVC (Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca), en toda la región se alberga el 60% de los recursos forestales y el 80% del potencial pesquero.

Por todo lo anterior es considerado uno de los puertos más importante de del pacífico, es el municipio más grande del Valle del Cauca con una extensión de 6.297 km², correspondiente al 30% del área departamental. Según el informe de competitividad del país de 2014, a través de las instalaciones de los terminales de Buenaventura se exporta la totalidad del azúcar y de la melaza que se produce en el país. También se importa el 83% de los productos químicos inorgánicos, e 81% de la lámina 3l 73% del maíz y del trigo, pese a todo esto Buenaventura es uno de los municipios que presenta el nivel de pobreza más alto.

Buenaventura cuenta con un canal de acceso con una longitud de 31.5 km, equivalentes a 17 millas náuticas, con una proximidad de 10.5 m con marea baja. En la parte posterior tiene 200 metros (boya de mar a Punta Soldado) y en la parte interior cuenta con 160 metros (desde la boya 23-24 a boya 40 diagonal esquina muelle 2), cuya profundidad es de 12.5 metros en marea baja.

Además posea una línea de muelle de 2.703 mts, 8 zonas de fondeo, malla vial de 119 km, capacidad de almacenamiento de 27.161 teus y capacidad para almacenamiento de carga a granel de 130.000 toneladas en silos y 207.825 toneladas en silos.

FIGURA No. 1 BAHÍA DE BUENAVENTURA



FUENTE: [www.google.com.co/?gws_rd=ssl#q=fotos de buenaventura](http://www.google.com.co/?gws_rd=ssl#q=fotos+de+buenaventura)

La figura 1 muestra como está constituida la bahía de Buenaventura, su canal principal de acceso y como es la trayectoria de mar adentro.

La ubicación estratégica de Buenaventura le permite conectarse con más de 300 puertos en el mundo, lo que le permite al país su gran importancia en la cuenca del pacifico y para todo el continente asiático, ubicándose geográficamente perfectamente entre el norte y el sur lo que le garantiza mejores precios de negociación en transporte marítimo en cualquier origen o destino.

Buenaventura tiene una actividad logística portuaria que le entrega grandes beneficios económicos al país y a su región, pero esto no ha traído avances significativos en el crecimiento de la ciudad ya que su situación socioeconómica cada vez es peor. El nivel de desempleo aumenta cada día más, las oportunidades laborales en cargos gerenciales para los nativos nunca han sido las mejores, la infraestructura de la ciudad es deficiente y no se cuenta con un sistema de salud ni de educación suficiente para satisfacer las necesidades de los habitantes.

Pocos han sido los aportes del gobierno nacional, regional y local para mejorar la situación de la ciudad, muy a pesar de la importancia que tiene debido al aporte económico que el puerto hace. Buenaventura no solo es puerto, también tiene otros sectores productivos de gran potencial. Todos están interesados solo en el tema portuario y no tienen en cuenta que con un crecimiento económico, social y cultural adecuado de la ciudad generaría más beneficios y el nivel de competitividad aumentaría en todos los sectores.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

En Buenaventura se manejan dos tipos de economía. Una que gira en torno a los desarrollos portuarios y el comercio internacional (servicios) es donde se percibe la Buenaventura rica y poderosa, la que todo lo puede, que genera un gran ingreso a la nación, donde las personas del interior del país consiguen las mejores alternativas laborales y económicas, solo viven en la ciudad de lunes a viernes y que invierten todo lo que ganan en su lugar de origen.

En la primera economía, según el informe de la Superintendencia de Puertos y Transportes el año 2014 en Colombia se movió por el puerto de Buenaventura 120 millones de carga marítima, 2,5 millones de toneladas menos que en el año 2013. Para el tema de infraestructura los terminales portuarios que tienen operación en Buenaventura tienen proyectado invertir 500 millones de dólares, sin tener en cuenta otros proyectos previstos para los próximos años. En la segunda economía se observa una Buenaventura que según el DANE el 80.6% de la población tiene incidencia de pobreza, y el 44% es de indigencia. Con una alta tasa de desempleo superior al 50%, la gran mayoría de desplazados de la región pacífica, encuentran en Buenaventura su primera opción de amparo.

Buenaventura, la pobre, la que todo el país conoce. Donde la violencia, el desempleo, la falta de oportunidades, los deficientes servicios públicos, las viviendas palafíticas y un sin número de atrasos sociales han hecho que el nivel de inconformidad de sus habitantes cada vez sea mayor. Esta es la Buenaventura que se ahoga en un mar de deterioro institucional, donde las pocas personas que logran estudiar, no consiguen empleo con facilidad, les toca dedicarse a un oficio diferente (si pueden), o sencillamente deben tratar de salir adelante por sus propios medios (trabajo informal). Los que no logran estudiar, bien sea por recursos o por falta de motivación familiar se dedican a hacerle daño a los demás, a robar, a matar, les toca la opción de la violencia, esa que nadie quiere vivir.

Bajo tal perspectiva la pregunta que se formula y se dará recomendaciones de solución en este proyecto es:

¿Es posible que una comparación actual de Buenaventura como “CIUDAD – PUERTO” con otros países del mundo permita la dinamización de los procesos de inclusión de la población con el desarrollo integral del puerto de manera permanente y duradera?

2. JUSTIFICACIÓN

Los Terminales Marítimos a nivel mundial han desarrollado importantes transformaciones que pretenden mejorar y atender todas las necesidades presentes en el comercio exterior y que giran en torno a la logística, lo que obliga a la eficiencia global en las operaciones internas que conllevan a la existencia de grandes cambios no solo en el contexto tecnológico, sino también a las mejoras de un ambiente social y cultural que involucren a los habitantes de una ciudad.

Buenaventura necesita la creación de un modelo que integre al puerto con la ciudad, lo cual sirva para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, a través de políticas sociales y económicas claras que permitan la inclusión de la población en el entorno portuario.

Este trabajo está dirigido a instituciones educativas que orientan sus esfuerzos a la inclusión social pensada en torno a desarrollos portuarios, de logística, de comercio exterior y de integración laboral encaminadas a la formación de líderes del pacífico colombiano interesados en un cambio no solo local, también global.

De la misma forma para hacer un llamado a los industriales de todo el país, a las entidades gubernamentales, al gobierno local, cámara de comercio y población en general, que participen directa e indirectamente en el desarrollo de Buenaventura como puerto, que importante el aporte que se le hace a la ciudad, participando en su mejoramiento físico, educativo, social, cultura, de salubridad, como de las oportunidades laborales para sus habitantes.

3. OBJETIVOS

3.1.1 OBJETIVO GENERAL

Documentar toda la información existente sobre la relación ciudad puerto de algunos países para establecer los elementos más relevantes del desarrollo logístico, portuario, social y económico de un entorno específico.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar los ámbitos sociales, económicos, políticos en los cuales está insertado Buenaventura y así lograr una relación con el puerto que beneficie a todos sus habitantes de la ciudad.
- Definir elementos que permitan visibilizar las relaciones del puerto con la ciudad y disminuir la problemática social que se vive por la falta de empleo pertinente.
- Diseñar estrategias que permitan redefinir el concepto de ciudad puerto, de tal forma que se logre un desarrollo equilibrado entre los habitantes de la ciudad y las entidades portuarias.

4. MARCO DE REFERENCIA

4.1 ANTECEDENTES

Para el desarrollo de este proyecto fue necesario acudir a diferentes investigaciones realizadas por autores que relatan como en diferentes países se ha logrado una conexión entre el puerto y la ciudad que ayudó con el crecimiento e integración de las dos partes y la disminución en gran medida de los problemas sociales:

- (i) El primer referente es James J. Wang, Michael C. Cheng², donde se hace un relato sobre la forma como el puerto de Hong Kong se fue convirtiendo poco a poco en un gran centro internacional logístico, haciendo un excelente manejo de su cadena de suministro, superando todos los obstáculos y permitiendo que todos los participantes de los procesos hicieran de la mejor manera lo que le correspondía, puertos, aeropuertos, ciudad, gobierno y entre todos lograron la competitividad que tanto necesitaban.
- (ii) El segundo referente parte de un análisis hecho a Ámsterdam, quien fue orientando su crecimiento no solo en el desarrollo portuario, sino que también a la belleza de la ciudad y eso les ayudó a lograr los objetivos propuestos. Tuvieron que enfrentar un sin número de dificultades, lograron la inclusión del gobierno, los empresarios y los operadores del puerto para la lograr una gran sinergia que los llevó a un crecimiento inesperado y muy satisfactorio para todos³.
- (iii) Y último referente corresponde a un artículo escrito por Jamalunlaili Abdullah, Zakaria Ahmad, Raja Noor Hafizah Amir Shah, Noraini Anor⁴, donde los autores centran su investigación realizando una análisis de cómo el desarrollo portuario logra la interacción espacial de un puerto y las áreas urbanas que lo rodean. Generan muchas alternativas de conexión entre el puerto y la ciudad, y elaboran comparaciones con otros puertos del mundo. Realizan una incorporación industrial, comercial y el desarrollo residencial logrando el desarrollo país esperado.

²Artículo: “Desde el puerto hub a un centro de gestión de la cadena de suministro global: un caso de estudio de Hong Kong” año 2010.

³Bart W. Wiegmans a, b, Erik Louwa. Cambio de las relaciones puerto ciudad de Ámsterdam. Año 2010

⁴Desarrollo y calidad de vida en la ciudad puerto PasirGudang (Malasya), año 2012.

4.2 MARCO LEGAL

Los principales terminales portuarios de Colombia operan bajo concepciones las cuales fueron el resultado del mal manejo operativo y financiero que dieron los puertos bajo la administración el Estado. Para la dinamización de esta forma de gestión (concepción) ha sido necesaria la implementación de leyes que regulen la operatividad marítima y portuaria en todo el país.

Según los investigadores de la Universidad del Valle Nayibe Jiménez Pérez y Wilson Delgado Moreno en su trabajo sobre la política pública en el sector portuario, la implementación de las privatizaciones se dieron basados en el principio de “Estado Mínimo” en el cual la función de un Estado protector y salvador debería desaparecer y entrar en vigencia el concepto del libre mercado, la neo liberalización, donde el compartir responsabilidades financieras con el sector privado se convertiría en la mejor opción de colaboración institucional.

En su trabajo afirman que el proceso de la administración de Colpuertos no fue la mejor tal como lo describe Vilorio (2000:8):

En el período 1980 - 1989, Colpuertos tuvo pérdidas en siete años, en dos obtuvo utilidades y en uno de ellos su balance financiero fue de cero. Durante 1989 la empresa reportó su peor balance de la década, con pérdidas superiores a los \$14.300 millones. Las convenciones colectivas de los trabajadores imponían restricciones a los horarios de trabajo y elevados egresos por salarios y prestaciones. Aunque la planta de personal disminuyó en un 35% entre 1982 y 1989, los costos salariales aumentaron 23% en términos reales en el periodo 1986 - 1989.

Con la implementación de las políticas de privatización portuaria se buscaba un modelo diferente de administración portuaria, donde “supuestamente” lo más importante es la eficiencia y la eficacia que solo se podría dinamizar a través del sector privado, ya que el sector público había tenido su oportunidad y no lo había hecho de la menor manera y más aún cuando se buscaba un proceso de mejoramiento, modernización y competitividad en el país.

Por todo lo anterior bajo el gobierno de Cesar Gaviria Trujillo se expidió la ley 1ª de 1991 por medio de la cual se estructuró una nueva forma de control y operación portuaria con fundamento en los siguientes artículos:

“ARTICULO 1º. Principios generales la Dirección General de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta ley.

ARTICULO 2º. Planes de Expansión Portuaria. El Ministerio de Obras Públicas y Transporte presentará al CONPES para su aprobación, cada dos años, los planes de expansión portuaria.

ARTICULO 3º. Condiciones Técnicas de Operación. Corresponde superintendente General de Puertos, y de conformidad con esta ley definir las condiciones técnicas de operación de los puertos

ARTÍCULO 4º.- Asociaciones Portuarias y obras necesarias, para el beneficio común. Las sociedades portuarias y demás titulares de autorizaciones, podrán construir las obras y prestar los servicios de beneficio común, bien directamente, bien por contratos con terceros, o encomendándolas a una de las asociaciones a las que se alude en el inciso primero de este artículo.

ARTÍCULO 5º- Definiciones. Para la correcta interpretación y aplicación de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

5.1. Actividad portuaria: Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica

5.2. Concesión portuaria: La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Por otro lado en 1993 se promulgó la Ley 70, la cual en primer término hace un reconocimiento de las comunidades negras que han venido ocupando tierras baldías en las zonas rurales ribereñas de los ríos de la Cuenca del Pacífico, de acuerdo con sus prácticas tradicionales de producción y el derecho a la propiedad colectiva.

Dentro de sus aportes más importantes cabe destacar lo siguiente: “Establecer mecanismos para la protección de la identidad cultural y de los derechos de las comunidades negras de Colombia como grupo étnico, y el fomento de su desarrollo económico y social, con el fin de garantizar que estas comunidades obtengan condiciones reales de igualdad de oportunidades frente al resto de la sociedad colombiana”. (Ley 70, 1993).

Para el desarrollo de proyectos portuarios en cualquier zona del país donde estén asentadas las comunidades negras es indispensable llevar a cabo procesos de consulta previa, lo cual garantiza una real participación, como de la misma forma legitimase que los habitantes de los lugares previstos a utilizar puedan participar en la toma de decisiones sobre los proyectos que los puedan afectar, para así lograr protección integral de su identidad étnica y cultural, donde los estudios de impacto ambiental y construcciones colectivas se convierten en los puntos más relevantes que se analizan en el marco de la ley 70 de 1993.

Así mismo es importante la revisión del POT de Buenaventura, ya que es un documento que sirve como carta de navegación para orientar todas las decisiones que se toman en Buenaventura y requiere la participación de todos sus habitantes encaminada para lograr PACTOS COLECTIVOS por Buenaventura, donde se debe buscar la vinculación de actores claves, multidisciplinarios y multisectoriales en la búsqueda de la integridad, efectividad y eficacia de cualquier proyecto que se presente en la ciudad.

En el análisis del POT, se resalta la posición geoestratégica de Buenaventura, en un contexto internacional y la relación con los tratados de libre comercio que tendrían algún tipo de impacto en la población. Se contempla la apertura de los mercados en innovación, tecnología y la contratación de obra de mano más calificada. Donde la educación es un aspecto importante, ya que con ella se logran mayores oportunidades sociales para un modelo de ciudad puerto más justa y equitativa.

En el contexto nacional se estudia la infraestructura de transporte desde el punto de vista medio ambiental, facilidad de accesos al puerto, y mejoras en los sistemas de comunicación. También se vislumbra la creación de puertos secos y la rehabilitación de la línea férrea como una estrategia para el crecimiento del nivel de carga a movilizar por el puerto, lo que contribuiría a un aumento de la fuerza laboral y las oportunidades de desarrollo sostenible.

5. MARCO TEÓRICO

La gran mayoría de los puertos a nivel mundial han participado de manera decisiva en el desarrollo continuo de las ciudades. Para ello ha sido necesaria la conectividad de los organismos estatales y la empresa privada que permitan el crecimiento urbano en los diferentes escenarios exigidos por los usuarios del servicio.

En el estado del arte se hace un análisis de las principales ciudades puertos a nivel mundial y como han podido articular el papel del Estado en el desarrollo económico y social de un puerto con los habitantes de la ciudad.

5.1 ESTADO DEL ARTE

Cuando se habla de ciudad puerto implica la estrecha y preponderante relación del puerto en el ambiente económico, social y cultural de la ciudad, ya que este debe ser el contribuyente número 1 en el desarrollo de cada uno de los aspectos anteriores.

Según ROCA Domínguez⁵ existen un sin número de problemas que surgen en el concepto ciudad puerto que han sido punto de partida para muchos analistas. En su caso en particular utiliza como ejemplo el puerto de Buenos Aires en Argentina, para dar respuesta a los siguientes interrogantes:

- Que cambios se generan con la inadecuada red de los recintos portuarios?
- Que cambios se generan con la utilización inadecuada de los espacios que están alrededor del puerto y que se relación con el mismo?
- Que incidencia hay en los procesos del puerto con el desenvolvimiento de la ciudad y el apoyo gubernamental en el desarrollo de la ciudad puerto?.

⁵ Roca, Domínguez Luis J. Artículo Contenedores y turistas: Reflexiones entre la ciudad y el puerto a inicios del siglo XXI. Universidad de Buenos Aires Facultad de Filosofía y Letras Instituto de Geografía. luisdom@filo.uba.ar

Para los años 1989 y 1999 en el puerto de Buenos Aires se realizaron interesantes cambios que los conllevó a la solución casi estructural de cada uno de los problemas mediante la generación de un modelo económico agroexportador en el cual era obligatorio la utilización de un análisis sistémico que obligaba a la restructuración portuaria y económica del manejo interno de la ciudad. Dentro de los resultados presentados inmediatamente después de los cambios se tienen:

- Entrega de algunos terminales públicos para ser manejados por operadores privados.

- Creación de terminales exclusivos para el manejo de contenedores

- Remodelación de una de las terminales de pasajeros y construcción de una terminal.

Luego de estos avances en el puerto y mejoras en la reconversión de la ciudad, se generaron importantes cambios en el campo de las políticas del gobierno que ayudaron a la modernización del puerto y la inclusión de los habitantes de la ciudad en la producción de este. Se lograron mayores desplazamientos tanto de las cargas como de las personas, el volumen de carga aumentó. El movimiento de pasajeros en el transporte fluvial se incrementó. Todo lo anterior generó en el puerto una mayor competitividad local e internacional.

Las ciudades portuarias de la cuenca del pacífico según Wang, Cheng⁶ no solo se encargan del embarque y desembarque de contenedores, además prestan servicios internos que sirven como soporte a la competitividad local. Durante mucho tiempo esa concepción ha ido evolucionando y han llegado a convertirse ejes del desarrollo comercial mundial.

En este artículo el autor pretende explorar y analizar los desafíos críticos encontrados en Hong Kong (ver figura 2.) de pasar de un transportador de ciudad a un centro global para el manejo total de la cadena de suministro. Es importante resaltar como la unión del puerto y la ciudad han venido fortaleciendo los vínculos de operatividad, esto ayuda a la intensificación de las

⁶James J. Wang, Michael C. Cheng .Artículo Desde el puerto hub a un centro de gestión de la cadena de suministro global: un estudio de caso de Hong Kong

actividades comerciales, la globalización de los servicios y a la transformación de los procesos, que ha dado como resultado la participación colectiva.

FIGURA No. 2. Ciudad portuaria Hong Kong



Fuente: www.google.com fotos ciudad puerto Hong Kong

Para dar solución al problema se sugiere la construcción de un modelo conceptual para la creación de un centro de comercio multijugador, ya que incluye 4 actividades importantes de transporte y logística. 1) transporte marítimo: es uno de los modos de mayor utilización en el mundo. 2) transporte terrestre: hace la relación interna con la ciudad. 3) transporte aéreo: regionalizarlo, ya que mejora los tiempos de forma eficaz. 4) logístico: asegurando la mejor gestión de la cadena de suministro.

El puerto de Ámsterdam (ver figura 3), está dentro de los 5 puertos más importantes de Europa, tiene una extensión de 2.600 hectáreas, de las cuales 1.600 están siendo utilizadas por las empresas y 1.000 hectáreas para la utilización del puerto y otras infraestructuras. Para el futuro se espera un crecimiento continuo sobre todo en el área de contenedores, la cual debe enfrentar grandes desafíos en su ámbito portuario. Dentro de los resultados conseguidos en el análisis se tiene: Mayor urbanización de las empresas, para lograr su mayor rendimiento, se logró una mayor conexión de las empresas de la ciudad con los muelles. Surgimiento de nuevo modelo de zonas portuarias que sirven como centros urbanos: oficinas y viviendas frente al mar.

FIGURA No. 3 Ciudad Puerto de Ámsterdam



Fuente: www.google.com fotos ciudad puerto Ámsterdam

Del buen uso que las autoridades portuarias hagan de los puertos depende en gran medida la sostenibilidad de los mismos, por ello los activos que hacen parte del puerto tienen que ser manejados de la mejor manera, económica, social, medioambiental y tecnológica posible, según Daamena, Vries⁷.

Se busca solucionar la relación existente entre los procesos institucionales y del gobierno y la interfaz de 4 puertos de ciudades europeas: Marsella, Barcelona, Hamburgo y Rotterdam. Se argumenta que desde hace muchos años la gran mayoría de los puertos europeos han observado la migración de los centros urbanos más lejos de los puertos, debido a las estrictas leyes medioambientales que limitan las inmediaciones urbanas a los sitios industriales, ya que esto restringe el crecimiento económico de las empresas. Para lograr un resultado satisfactorio como metodología se realiza un análisis entre las reglas formales e informales, las cuales parten del gobierno de manera estructural y finalizan con las orientaciones comunes de desarrollo social.

Como resultado del análisis se muestran procesos bien elaborados por parte del gobierno que conectaron de manera positiva al puerto y la ciudad, en actividades portuarias y de urbanismo que complementan el trabajo inicial. Como resultado adicional se observa que a través de la academia se pueden

⁷Tom A. Daamena, IsabelleVries. Administración de la interfaz puerto-ciudad europea: consecuencias institucionales espaciales. Sciencedirect.

lograr procesos de conexión entre el puerto y la ciudad que sirven para lograr la competitividad de todo un país.

Para Tan⁸, el estudio de las relaciones del puerto y la ciudad se debe hacer analizando cómo ha sido la evolución portuaria y marítima que ha incluido el desarrollo de la ciudad. Lo que se pretende con este escrito es hacer un comparativo entre Singapur y Calcuta y lograr entender de qué manera estas ciudades puerto redefinieron sus procesos hasta convertirse en centros marítimos de interés mundial. Las ciudades portuarias se definen " Como centro de densas redes de conexiones marítimas a través de las cuales las personas, bienes, ideas fluyen internamente" (Driessen, 2005: 129e130). De la misma forma se afirma que el puerto "es un lugar donde los bienes y personas, así como las culturas y las ideas se transmiten entre la tierra y el espacio marítimo" (Kidwai, 852 T.-Y. Tan Geografía / Política 26 (2007) 851e8651992: 10).

Como método se utiliza el análisis comparativo y se hace un recorrido histórico colonial y post colonial de la ciudad – estado tanto de Singapur como de Calcuta. Uno de los resultados hallados a través de la investigación bibliográfica, fue que Singapur se redefinió como una ciudad puerto con orientaciones globales, lo que garantiza mayores ingresos económicos ya que se dedica al comercio internacional y sirve como nodo de fabricación mundial, evolucionando constantemente, adicionalmente muestran un desempeño competitivo que lo lleva a la vanguardia en acuerdos comerciales. En cuanto a Calcuta pasó de ser un pequeño mercado fluvial para convertirse en un gran puerto – ciudad internacional.

En un nuevo artículo se enlaza el desarrollo de un puerto en relación con sus áreas urbanas a partir del análisis del puerto de PasirGudang (Malasia), según Abdullah, Ahmad, Shah, Anor⁹ en esta investigación se pretende analizar como las expansiones portuarias han invadido el espacio urbano y por ende el espacio social se ve cada vez más afectado, en lo cual surgen conflictos que afectan de manera negativa la calidad de vida de los habitantes de la ciudad puerto. La globalización ha permitido que las relaciones y conexiones entre la ciudad y el puerto sean más beneficiosas para ambas partes, porque el puerto es un impulsor de desarrollo económico, social y urbanístico. Como métodos se utilizan el análisis descriptivo y comparativo.

Es importante que cuando se planifique el crecimiento estructural de una ciudad puerto (ver figura 4) se compare con el de una ciudad de origen terrestre, porque se deben identificar que impactos deben traer las instalaciones portuarias en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

⁸TaiYong-Tan. Las ciudades portuarias y zonas de influencia: un estudio comparativo de Singapur y Calcuta.

⁹JamalunlailiAbdullah, Zakaria Ahmad, Raja NoorHafizah Amir Shah, NorainiAnor. Desarrollo y calidad de vida en la ciudad puerto PasirGudang.

Como resultado se observó que alrededor de las zonas portuarias se pueden construir lugares aptos para actividades a base de agua, que ayuden al mejoramiento urbanístico y calidad de vida de los habitantes. También la construcción de zonas industriales para producir productos de exportación don de la fuerza laboral sea nativos de la región.

FIGURA No. 4. Ciudad Puerto en Malasia



Fuente: <http://www.dondeviajar.es/viajes/centros-portuarios-mas-destacables.html>

Para definir la globalización según Pavón¹⁰ es necesario revisar las diferentes transformaciones que ha tenido el mundo en cada uno de sus áreas, económica, tecnológica, social y comercial entre otras. Y cómo estos elementos han contribuido a la evolución de los mercados. Lo anterior ha generado una competencia país vrs país, empresa vrs empresa e individuo vrs individuo, en la cual se busca insumos a mínimo costo y de mayor calidad, provocando que los puertos se conviertan en sistemas de producción y distribución capaces de reformar el mundo del comercio. Mediante el análisis comparativo de diferentes puertos en España se busca generar la mejor alternativa de manejo de ciudad puerto, buscando un plan especial estructural para los espacios portuarios.

Uno de los mejores resultados lo observaron en el puerto de HELSINKI, el cual está ubicado en el centro de la ciudad, y en este sentido es muy difícil la existencia de una ampliación interna que aumente la productividad y logre la competitividad internacional, por ello se creó un nuevo puerto VOUSAARY en

¹⁰Bernardo Sánchez Pavón. El futuro de las relaciones ciudad puerto.

el cual se realizan muchas de las operaciones que se hacían en los depósitos alrededor al puerto lo que disminuyó el impacto negativo ambiental que se generaba alrededor de la ciudad.

Según Estrada¹¹, actualmente tanto las ciudades como los puertos son un foco de atención, en países desarrollados como en países en desarrollo. “La interdependencia entre puertos y ciudades es un hecho histórico cuya evolución y cambios han sido estudiados por decenas de autores” (Hoyle, 1998, Meyer 2003). En este escrito se trata de evidenciar hasta qué punto un puerto y una ciudad se afectan el uno al otro en términos de uso del suelo, transporte, empleo o incidencia en el entorno?. Para la solución a este interrogante fue necesario realizar un análisis evolutivo de todas las etapas que se encuentran en las interrelaciones de la ciudad y el puerto.

El resultado final de este análisis plantea que no solo la expansión portuaria o el aumento de la cantidad de buques que ingresan al puerto determina el desarrollo comercial y político de todo un país, además es necesario involucrar la infraestructura que rodea al puerto, las exigencias medioambientales que protegen la salud de los habitantes de la ciudad, la parte de seguridad y una especialización global de los procesos que en últimas si fortalece la competitividad portuaria.

Es claro entender que el desarrollo portuario no puede darse sin tener en cuenta el crecimiento del territorio en el cual este inmerso, y por ende no puede estar solo basado en cuestiones logísticas y de transportes, también necesita el avance de la ciudad que le sirva como apoyo cultural y social.

La gran mayoría de las ciudades europeas han generado cambios que las llevan a verse como metrópolis sin importar el tamaño, Grossmann¹² afirman que estas ciudades ayudan a que los servicios de calidad ofrecidos por los puertos sean orientados hacia su desarrollo infraestructural y social.

Con este documento se hace un análisis de cómo se dio crecimiento en aspectos económico, político, social y tecnológico en el puerto y los cambios que se produjeron con los mismos. Para realizar este análisis se realizaron entrevistas a personas expertas de diferentes compañías navieras, personal de puertos, autoridades portuarias, entre otras. Los resultados obtenidos señalan que debido al crecimiento económico, los cambios en las instalaciones portuarias (ver figura 5) y alrededor de las mismas, se hicieron necesarios

¹¹ José Luis Estrada Ilaquel. Artículo el desarrollo porteño y la ciudad

¹² Iris Grossman. Perspectivas de Hamburgo como una ciudad portuaria en el contexto de un cambio global.

debido a la competitividad y eficiencia laboral. Se debe tener en cuenta que estos cambios fueron indispensables para la estandarización de los procesos portuarios, lo que reforzó las estrategias de integración ideas para el desarrollo de la ciudad.

FIGURA No. 5 Ciudad Puerto Las Palmas. Gran Canaria



Fuente: <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/fomento-destinara-338-millones-de-euros-de-fondos-europeos-al-puerto-de-las-palmas/>

En el contexto Latinoamericano se revisaron los avances en ciudades puertos en Argentina (Buenos Aires) y Ecuador (Manta).

Buenos Aires¹³, es una ciudad que se reconoce como la porteña, ya que el crecimiento de la ciudad ha ido de la mano con el desarrollo del puerto. Tanto el puerto como la ciudad considerados como la puerta de entrada al país de Argentina. Al analizar la zona de Buenos Aires se ofrecía ubicación estratégica y ventajosa para la creación de un puerto y alrededor de la misma conviva toda la población, aprovechando la ubicación del virreinato del Río de la Plata y la condición agroexportador de la región, en últimas lo que ellos hicieron fue insertar el puerto en el gran desarrollo de la ciudad.

También es importante como la ciudad ha aprovechado el espacio portuario para la creación de hoteles, restaurantes y cafés de lujo lo que le ha dado un cambio completo al país, lo que ha generado una renovación urbana que le ha dado más vida alrededor del río, donde se encuentra el puerto.

En la figura 6 se muestra como el puerto de Buenos Aires ha sido insertado en la ciudad.

¹³ VEASE EN INTERNET:

<http://www.buenosaires.gob.ar/areas/ciudad/historico/especiales/puerto/ricahistoria.php>

Figura No. 6 Ciudad puerto de Buenos Aires (Argentina)



Fuente: www.guiadebuenosaires.info/2014/11/puerto-madero.html

El puerto de Manta en Ecuador¹⁴, es uno de los más importantes, es considerado el principal terminal pequero, marítimo y turístico del Ecuador, ya que ha sido de gran relevancia en el desarrollo industrial de la ciudad. Tiene una gran influencia en las industrias de transformación, extracción y servicios, dando una elevada participación a sus más de 2000 empresas que ocupan a los pobladores de la ciudad.

Otro de los aspectos destacados que ha logrado este terminal marítimo en la inclusión de la ciudad en el puerto es el arribo constante de cruceros, sus llamativos malecones, y su insistentes visitas tanto de extranjeros como nacionales que ofrecen oportunidades laborales constantes a la población, lo cual hace de su entorno turístico uno de los más sobresalientes de América.

Figura No. 7 Ciudad Puerto Manta (Ecuador)



Fuente: <http://www5.uva.es/grupotierra/aecid/manta.html>

¹⁴ Ver en internet: www.puertodemanta.gob.ec/quienes-somos/ubicacion-geo-estrategica

La figura No. 7 muestra como la ciudad hace parte vital del desarrollo del puerto.

En todos los modelos anteriores, se observa como los puertos han sido dinamizadores principales del crecimiento al interior de sus ciudades. Cada caso inicia con la situación actual de la ciudad puerto, haciendo el planteamiento de situaciones problemáticas al inicio de su integración y como fueron resueltas y además como la población terminó siendo parte activa de todo ese desarrollo.

En algunos casos se muestra como se integraron las actividades propias del puerto en procesos relacionados con los habitantes de la ciudad, donde se lograron espacios participativos desde el interior de las instalaciones portuarias o sencillamente con la creación de empresas y escenarios adecuados para la fusión entre lo público y lo privado. Aquí hay que cerrar con unas conclusiones.

En otros casos se parte como el Estado ha sido el principal proponente de proyectos que involucran procesos de la comunidad con los avances portuarios presentados en el sector privado.

Lo que no se expone en estos casos, son propuestas que partan de la comunidad rural y urbana para que sea integradas en los procesos portuarios y/o logísticos. No se contempla ninguna posibilidad que la ciudadanía sea la promotora de ideas innovadoras que conlleven a una visión futurista y diferente de ciudad – puerto desde el punto de vista local y/o comunitario, donde ellos sean los promotores del desarrollo social, urbano y rural que todos están necesitando.

6. AMÉRICA LATINA ENTRE LA POBREZA Y LA EXCLUSIÓN

Según informe de Juan Narciso Ojeda Cárdenas¹⁵ en las transformaciones de las ciudades portuarias existen muchos damnificados, ya que un gran número de las personas está por fuera de los circuitos comerciales y de progreso, ya que nada de lo que recibe la sociedad moderna les llega a ningún miembro de la población marginada.

La OIT en un trabajo realizado por el señor Jordi Estivill (2003: 17, 19-20) realiza la siguiente definición de exclusión social:

“Es una acumulación de procesos concluyentes sin rupturas sucesivas que, arrancando del corazón de la economía, la política y la sociedad van alejando e interiorizando a personas, grupos, comunidades y territorios con respecto a los centros de poder, los recursos, los valores dominantes” (pp. 19-20).”No hay que olvidar que la noción de exclusión surge y se nutre de la exclusión económica (J. Estivill, p.17).” La exclusión no es un concepto de la teoría económica” (p.17).”A pesar de las ambigüedades de la noción de exclusión, esta es complementaria de la pobreza, facilita una mejor comprensión de la inseguridad de ingresos del mundo desarrollado y las desigualdades oportunidades de los países en vías de desarrollo, focalizan la atención en el papel de los actores sociales y de las instituciones en los procesos de inclusión, permiten una aplicación al nivel micro de las relaciones individuales , familiares y comunitarias, revelando la importancia de los contextos locales , y al nivel macro aporta una nueva visión de la globalización y de la creciente vulnerabilidad de grupos específicos de la población y de áreas territoriales (Jordi Estivill, OIT, p. 34)”.

En el mismo informe el profesor Juan Narciso Ojeda Cárdenas presenta algunos ejemplos sobre puertos de países periféricos que han sido privatizados y que efectos han generado en la población.

- **Puertos de Brasil:** (BID, 2001:178), hace muchos años los puertos brasileros eran considerados entre los mas ineficientes, con un alto grado burócrata y muy poco nivel de inversión, donde las tarifas portuarias eran mucho mas alta comparadas con otros puertos de la región y después de la privatización su desempeño fue mucho mejor. Estos puertos presentan un gran obstáculo representado en la fuerza sindical.
- **Puerto de Matarani (Perú):** En este puerto la privatización trajo consigo bienestar para muchos habitantes de la ciudad, ya que se generaban muchos impuestos que beneficiaron al gobierno. Y en cuanto a los

¹⁵ PROFESOR - INVESTIGADOR. Grado académico. Doctorado en Ciencias Sociales. Ver en internet. http://www.umar.mx/profesores/puerto_angel/juan_narciso_ojeda_cardenas.html

usuarios del puerto también hubo ganadores ya que mejoró la eficiencia y la calidad de los servicios fue mejor. Los impactos los recibe el municipio de Ilo, donde la población vive de la pesca y de la minería que han recibido grandes utilidades debido a las 150.000 toneladas métricas de cobre que en ello se moviliza.

- **Puerto Lázaro Cardenas en México:** Existen muchos espacios que no han sido muy utilizados, pero ha logrado sintetizar muchas oportunidades de desarrollo a la población, ya que este puerto se ha comportado como un enclave del progreso local, regional y mundial del país con respecto al pacífico. Lenín Navarro y Zoe Infante, enero-junio 2004:99 y 119).
- **Puertos de Colombia:** En este caso se buscaba mejorar la productividad, con lo cual se logró la reducción de los costos en el sector del comercio exterior y generando buenas tasas de retornos a los concesionarios, las cuales no fueron retribuidas a la población, mientras las inversiones recuperan su inversión, poco a poco la población se vuelve más pobre y con menos oportunidades laborales.

6.1 COMPONENTE DEMOGRÁFICO DE BUENAVENTURA

Según las proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) para el año 2013 la ciudad de Buenaventura tenía 384.402, lo que para muchos al 2014 tuvo un incremento alrededor del 5%, constituyéndose en el segundo municipio por tamaño de población en el Valle del Cauca. El 80% de la población vive en condiciones de pobreza, y alrededor del 45% se encuentra en la indigencia total.

El municipio se encuentra dividido en 2 sectores: la isla del cascajal, donde se encuentra el epicentro de la económica local y la zona insular donde su crecimiento industrial y de servicio cada vez es mayor y es donde se concentra la mayor cantidad de la zona residencial.

El 90% vive en el casco urbano y el 10% restante en la zona rural. El 88% de la población se considera afro colombiana. En la zona rural es donde residen la mayoría de los consejos comunitarios que según los reportes de la alcaldía son 44 y según el Ministerio del Interior son 48. Con resolución de título colectivo 31 Consejos y 10 con resolución según artículo 15 del decreto 3770 de 2008, existen 3 consejos comunitarios con matrícula inmobiliaria por adjudicación de baldíos. Existen 22 comunidades indígenas en 9 cabildos, las cuales reciben transferencias por parte de la alcaldía.

En Buenaventura según informe del DANE cerca del 57% de los hogares en Buenaventura, tienen 4 o más personas en una sola vivienda, donde en la mayoría de los casos solo hay una persona trabajando y llevando el sustento a

la familia. En cuanto a la distribución por sexo, el 52% de la población son mujeres un gran porcentaje cabeza de hogar), la esperanza de vida de la población de Buenaventura es de 63,4 años siendo esta la más baja de todo el departamento 70,7 años y la del país 72,3 años, según lo señala el Informe Regional de Desarrollo Humano del Valle del Cauca 2008 (PNUD(2008))

Este mismo informe señala que alrededor del 25% de la población residente en Buenaventura, nació en otros municipios del país. Además señala que el 47% de la población cambió que residencia en los últimos años lo hizo por razones familiares, el 20% por dificultad para conseguir empleo, el 15% por otra razón y alrededor del 11% lo hizo porque corría peligro su vida a causa de las amenazas.

La ciudad puerto de Buenaventura tiene resultados deficientes en cuanto a salud y educación. La tasa de alfabetismo llega apenas al 62% y en 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%).

6.2 COMPONENTE SOCIAL: VIOLENCIA Y DESPLAZAMIENTO

Según informe de Human Rights Watch “La crisis en Buenaventura” del 25 de marzo de 2014, Colombia es un país que lleva décadas de violencia lo que ha causado que muchas familias abandonen sus hogares y se han convertido en el país de mayor desplazamiento interno a nivel del mundo, donde Buenaventura ha aportado la mayor cantidad de casos. Esta población en los últimos 3 años ha presentado el mayor número de desplazados del país, donde las personas son obligadas a salir de su territorio bajo amenazas individuales o colectivas, donde estas cifras para el 2013 alcanzaron más de 13.000 habitantes, entre ellos niños y niñas, jóvenes, mujeres embarazadas y ancianos.

Estos desplazamientos internos han ocurrido básicamente de las zonas rurales a las zonas urbanas, donde la mayor causa es la presencia de grupos armados fuera de la ley (guerrilla, paramilitares y Bacrim), y poco a poca toda esta violencia ha tomado como escenario la zona urbana donde está asentada el 90% de la población del municipio.

Según el informe de Fedesarrollo y Cerac de diciembre de 2013, Buenaventura pasó a ser un municipio en el 2002 receptor de poblaciones de corregimientos aledañas a convertirse después del 2007 en un municipio expulsor, a tal punto

que en 2011 salieron de la ciudad más de 21.000 personas que escapaban de toda la violencia generada por grupos alzados en armas. Donde el resultado total por desplazamientos entre el 2000 y el 2013 en solo Buenaventura fue de más o menos 26.000 personas.

A continuación en la tabla No. 1 se muestra la información de la Unidad de Víctimas con fecha de agosto de 2013

Tabla no. 1 Porcentaje de personas expulsadas y recibidas en Buenaventura

AÑO	PERSONAS EXPULSADAS			PERSONAS RECIBIDAS		
	Buenaventura	Colombia	%	Buenaventura	Colombia	%
2000	2.647	387.140	0,7	3.372	433.443	0,8
2001	8.947	507.721	1,8	12.625	520.863	2,4
2002	2.986	582.125	0,5	5.457	574.047	1,0
2003	17.125	338.873	5,1	16.202	336.743	4,8
2004	1.043	309.231.	0,3	919	312.750	0,3
2005	2.581	351.694.	0,7	2.466	355.252	0,7
2006	13.328	364.844	3,7	12.085	374.283	3,2
2007	15.186	402.175	3,8	11.536	412.951	2,8
2008	14.578	364.687	3,0	10.941	388.566	2,8
2009	4.314	204.219	2,1	3.097	226.885	1,4
2010	4.412	158.770	2,8	3.990	175.456	2,3
2011	21.466	205.649	10,4	6.201	221.295	2,8
2012	9.146	146.470	6,2	5.893	157.602	3,7
2013	4.670	43.973	10,6	1.807	49.900	3,6

Fuente: Unidad Atención para las víctimas informe 2013. Tomado febrero 17 de 2015.

En la tabla no. 1 se puede observar como en los años 2003, 2007, 2008, 2006 y sobre todo en el año 2011 donde la violencia tuvo un gran crecimiento en Buenaventura, esta región se convirtió en el mayor causante de desplazamiento en Colombia, teniendo en cuenta el número de habitantes.

Donde su participación porcentual con respecto al resto del país fue demasiado alta a saber 5,1%, 3,7%, 3,8%, 4,0% y 10,4% respectivamente. En año 2013 debido a todas las intervenciones que se hicieron a nivel nacional y desde las conversaciones `para los diálogos de paz` a nivel nacional se presentó un decrecimiento de la violencia y por ende de los desplazamientos Buenaventura siguió representando un alto porcentaje de este fenómeno a nivel nacional con un 10,6% muy a pesar de la disminución del número de personas (4.670).

En cuanto a las personas recibidas el año 2001 un gran número de personas llegaron a la ciudad de Buenaventura, como foco de desarrollo y de mayores oportunidades laborales de toda la región, con un 2,4% con respecto al resto del país. En el año 2003 mientras 338.873 personas salían de Buenaventura por el incremento de la violencia, llegaban 336.743, un número muy parecido.

En el años 2006 el comportamiento de las expulsadas (37%) y de recibidas (3,2%) también fue muy similar.

ACNUR – CODHES (2012) en su informe de alerta temprana SAT de 2007 destacó *“El desplazamiento intraurbano en Buenaventura resulta atípico debido a que la población de desplaza temporalmente hacia otros barrios, buscando protección en casa de familiares y conocidos y en ocasiones regresan en horas del día con la finalidad de evitar saqueos y la ocupación de actores armados legales e ilegales. Estas características de desplazamiento intraurbano dificultan la atención humanitaria de emergencia de las instituciones responsables de la misma (SAT, 2007:8”*

6.2.1 POBREZA

De acuerdo al informe realizado por la ECH (Encuesta Cotidiana de Hogares) realizada por el DANE entre 2004 y 2005, el nivel de pobreza presentada por la habitantes de Buenaventura era del 80,6% y el porcentaje de las personas que vivían en condiciones de indigencia era del 42,5%. Siendo uno de los porcentajes más altos del país, los cuales presentaban un comportamiento muy parecido en el año 1993 y más alto que el del valle del Cauca 20 años atrás.

Tabla No. 2. Indicadores de Pobreza

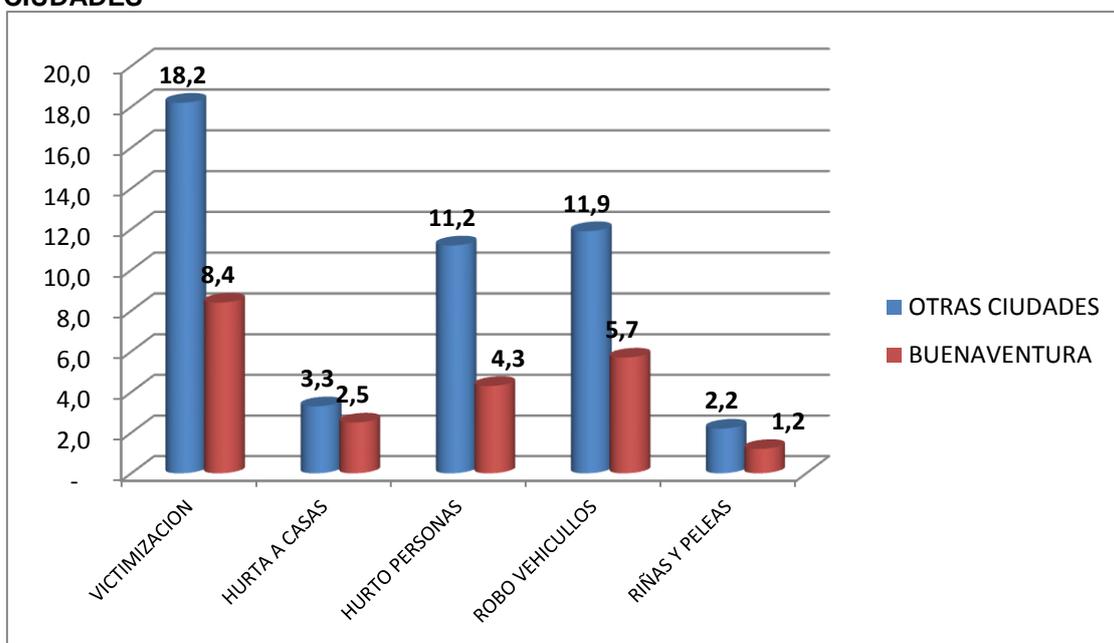
VARIABLES	Año	Buenaventura	Valle del Cauca	Colombia
Población con NBI	1985	46%	32,9%	45,6%
Población con NBI	1993	36%	24,7%	35,8%
Población con NBI	2005	35,9%	15,7%	27,8%
Personas en miseria según NBI	2005	13,5%	15,7%	27,8%
➤ NBI en Vivienda	2005	3,4%	2,3%	10,4%
➤ NBI en servicios públicos	2005	18,5%	2,3%	7,4%
➤ NBI Hacinamientos	2005	16,3%	6,6%	11,1%
➤ Inasistencia escolar	2005	3,7%	2,1%	3,6%
➤ Dependencia económica	2005	12,1%	6,9%	11,3%
NBI Cabeceras municipales	2005	34,5%	14,1%	19,7%
NBI Restos de los municipios	2005	47,3%	26,2%	53,5%

Fuente: DNP, ficha municipal, DANE (Censos de la población). Tomado febrero 17-2015

Al realizar el análisis de la tabla No. 2 es muy triste visualizar como siendo Buenaventura el municipio de mayor incidencia económica en el Valle del cauca tenga unos niveles de pobreza como se reflejan. El total de las NBI de la población con respecto al departamento y al país es mayor, como en casi todos los rubros de análisis. Por ejemplo en el caso de los servicios públicos es 9 veces mayor que el departamento y casi el doble del país. En el tema de hacinamiento se observa un comportamiento similar en el cual Buenaventura se encuentra a 5 puntos porcentuales del país y más del doble del departamento.

Según el Índice de Pobreza Multidimensional, tomando en cuenta estos resultados la incidencia de pobreza en Buenaventura es de 66,5%, lo que lo convierte en el cuarto municipio más pobre del Valle (según el indicador) y el segundo que tiene el mayor número absoluto de pobres.

GRAFICO No.1 SITUACIÓN SOCIAL Y DELINCUENCIAL BUENAVENTURA VRS OTRAS CIUDADES



FUENTE: DANE ECSC 2014

NOTA: “Los indicadores de uso a residencias y hurto a vehículos no son representativas estadísticamente para Buenaventura”¹⁶

Para el grafico anterior se realizó una medición de 28 ciudades comparadas con Buenaventura, para la población mayor de 15 años en la cual el 18,2% de la población se siente victimizada y en Buenaventura este % asciende al 8,4%. En cuanto al tema de riñas y peleas se nota una diferencia muy similar con el presentado en las 28 ciudades del 2,2% al 1,2% en Buenaventura.

¹⁶<http://buscador.dane.gov.co/viewer/index.jsp?start=0&proxy=%2F&sessionId=ddaa3001-3901-48c1-93e3-99a668475ff1>

Los sitios en los cuales la población de Buenaventura se siente más insegura es en los paraderos públicos y en el transporte público de la ciudad. De la misma forma no existen suficientes espacios públicos para la diversión de las personas y el mayor entretenimiento para los jóvenes está centrado en los lugares para consumo de bebidas alcohólicas.

6.3 SITUACIÓN ACTUAL DE BUENAVENTURA

Según el informe de la revista de logística, Buenaventura posee condiciones de ubicación que lo sitúan como el principal puerto del pacífico y de Colombia. Además de encontrarse en el centro del mundo y equidistante de las principales rutas marítimas que navegan en el planeta, de la misma forma es el puerto que más cantidad de carga maneja y es el puerto del continente americano de mayor cercanía con el continente asiático (en el cual se encuentran los puertos de mayor crecimiento a nivel mundial), uno de los mayores inconvenientes que presenta el puerto son sus vías de acceso las cuales no van acorde con el incremento de carga que el puerto viene registrando.

Además de lo que representa el puerto en Buenaventura existen fabricas pequeñas de conservas y almacenes de madera, donde se explota el sajo, el machare, mangle, cuangarè, mascarey y chachajo. El turismo es de gran importancia y posee una mediana red de hoteles, riqueza natural y lugares para disfrutar de la naturaleza en todo su esplendor. Existe un desarrollo moderado de la pesca marítima y fluvial, se encuentra diversidad de metales preciosos como lo el oro, la bauxita, reservas de petróleo, el carbón, y el platino. Se produce caña. Palma africana. Existen diversas playas que ayudan con el ecoturismo y la biodiversidad territorial.

La comunidad no ha perdido su tradición oral, ya que a través de ella han logrado comunicarse. Existen todavía los historiadores populares, que en los barrios se encargan de enseñar sus cuentos y sus fabulas a los pequeños tratando de conservar algo que en muchos sitios ya se ha perdido. Las decimas son literatura oral que pasa de boca en boca hasta convertirse en patrimonio colectivo. La parte artística está en la sangre de cada bonaverense, ya que es una mezcla de varias culturas: negros, indios y blancos, donde su baile más significativo es el currulao siendo sus principales exponentes: Enrique Urbano Tenorio, Peregoyo y su combo Vacanà, Teófilo R. Potes. Entre otros. La mayor población en Buenaventura está constituida por afrodescendientes, los cuales son descendientes directos de esclavos y de procesos de mestizaje en Colombia,

En cuanto al aspecto educativo, según proyecciones de planeación departamental de 2010, el 36% de la población está en edad escolar (5 a 17 años). El mismo estudio revela que la calidad de la educación para los estudiantes del grado 5 de primaria refleja que el 81% de los estudiantes para el área de lenguaje se encuentran entre mínimo e insuficiente. Para las matemáticas el 60% su puntaje es insuficiente y el 26% está en mínimo. En el área de ciencias, el 87% de los estudiantes está entre mínimo e insuficiente. Todos estos informes están concentrados en las pruebas saber que realiza el ICFES.

La inequidad que se presentada en todo el municipio también se refleja en el sistema educativo, ya que más del 88% de los docentes del municipio están concentrados en la zona urbana, dejando a la zona rural con grandes deficiencias educativas. De la misma forma existe diferencia de calidad educativa en los colegios públicos y los privados, donde los segundos tienen mejores rendimientos en las pruebas que miden la calidad de la educación. Se observa con facilidad que los estudiantes que tienen peores condiciones económicas y sociales reciben educación de más baja calidad, lo que causa un efecto negativo en su comportamiento social.

6.3.1 ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Si bien la actividad productiva que mayores recursos económicos le generan 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, pese a que el litoral Pacífico colombiano tiene una de las mayores riquezas forestales del país, está siendo desaprovechado 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 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.

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 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 el año 2012, 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, donde el 60% es considerado informal. Dentro de las demás actividades comerciales se destaca la venta de materiales de construcción, comestibles, bebidas y repuestos de equipos marinos.

6.3.2 SECTOR PESQUERO

Además del sector portuario y logístico Buenaventura presenta otras actividades que complementan su entorno económico y de competencia laboral. Hace muchos la pesca era el sector que mayor posibilidad laboral representaba para todos los niveles socio económicos en Buenaventura, pero la filtración del narcotráfico desencadenó una serie de problemas sociales y delincuenciales en todas las zonas donde mayor presencia había de esta actividad.

La pesca artesanal está presente en niveles muy bajos sobre todo en la zona rural y algunos sectores de bajamar, con ingresos mensuales (promedio) de \$400.000, sin ninguna clase de cobertura en salud, sus productos son comercializados a pequeñas empresas del sector que se encargan de realizar la distribución al resto de los habitantes.

Según estudios realizados por el Nodo de Pesca y Acuicultura en Buenaventura, existen algunos inconvenientes que se presentan en el campo de la pesca para que no sea una fuente real de empleabilidad en el municipio:

- No existe una planificación ordenada del sector

- Falta de apoyo institucional

- Poca utilización de tecnología no existen restricciones de ingresos y salidas de las mercancías
- Alto costo del combustible
- No hace parte de los sectores claves de exportación en el país
- No existe inversión para el sector
- No existen muelles destinados para el sector
- La política de pesca existente no tiene alcances reales
- Entre otras.

6.3.3 SECTOR TURISMO

Buenaventura presenta una sobresaliente fortaleza en el tema de biodiversidad, paisajes, ríos, mares, avistamiento de ballenas, flora, fauna, sitios exóticos, playas. El mayor inconveniente en este sector es la ausencia de políticas públicas que favorezcan de forma eficaz su desarrollo. En muchos casos existen leyes que van en contra de la utilización del suelo en proyectos e inversiones que favorezcan el crecimiento económico y social de esta parte de la región.

Buenaventura, debido a todas las características antes mencionadas y además por el número de habitantes (384.000 aproximadamente) según el último censo del DANE, 2005, por su desempeño portuario y por su ubicación geoestratégica debería ser considerada una ciudad importante y con un elevado nivel de vida. Pero paradójicamente presenta unas condiciones socioeconómicas deplorables, una pobre infraestructura urbana y deficiente cobertura en servicios públicos, esto hace que sea considerada como una de las ciudades más pobres del país.

En términos generales, muchas de las actividades económicas en Buenaventura no han logrado desarrollarse como sistemas productivos competitivos, algunas de las causas de esta situación serían:

- La poca vinculación con el entorno social
- Los bajos niveles de capital humano
- La frágil cultura empresarial
- Una evidente desarticulación entre las actividades productivas y el sector educativo.

7. NODO PORTUARIO DE BUENAVENTURA.

El desarrollo de los terminales portuarios a nivel mundial tiene una gran influencia en el crecimiento de la región o país que lo rodea, por eso la importancia de la definición de un nodo portuario, ya que de ello depende la relevancia de su funcionamiento.

7.1 CONSTITUCION DEL NODO PORTUARIO

Un nodo portuario (ver figura 8) es el lugar físico en el cual coincide el movimiento de la carga, siendo el lugar fundamental para la participación de múltiples cadenas de abastecimiento. Según la CEPAL¹⁷ Buenaventura es la segunda zona del país con mayor movimiento de contenedores y dentro de esta fluctúa los siguientes integrantes de su nodo portuario: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRBUN), Compañía de Puertos Asociados (COMPAS) Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN), y Grupo Portuario.

FIGURA No. 8. Nodo Portuario de Buenaventura



Fuente: <http://www.kienyke.com/confidencias/transaccion-millonaria-en-la-sociedad-portuaria-de-buenaventura/>

¹⁷CEPAL: El problema de la gestión de eventos en el nodo portuario (en línea) 2011.

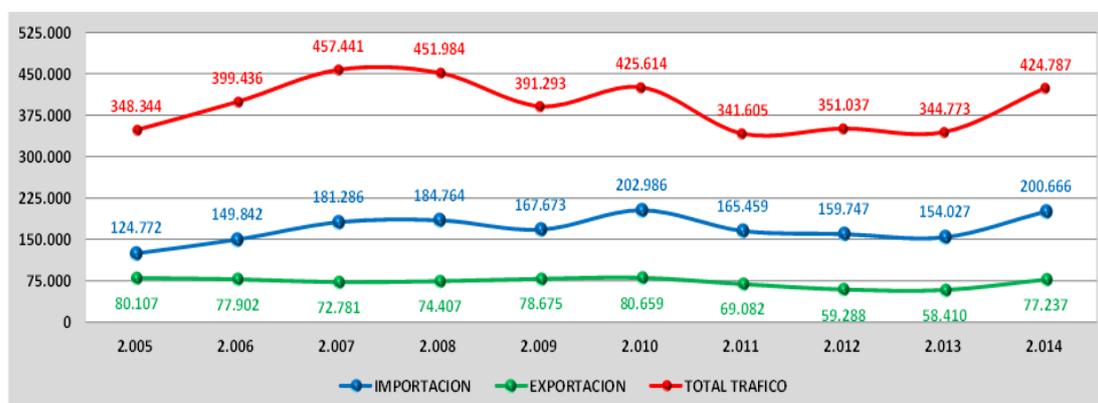
- Sociedad portuaria regional de Buenaventura SPRBUN, es la más grande del nodo portuario, pues cuenta con una terminal de contenedores, constituida por 4 puestos de atraque de 1960 metros de línea de muelle, con 6 grúas pórtico; una terminal de gráneles con 3 puestos de atraque con capacidad de almacenamiento para más de 172.500 toneladas, y otra terminal multipropósito, además de un muelle dedicado a la carga líquida.
- Sociedad portuaria COMPAS Compañía de puertos asociados, antes denominado S.P.de cementeras asociadas, CEMAS. Esta terminal opera desde agosto de 2009 con una concesión a 20 años. Está dedicada al recibo de gráneles sólidos de importación. En total pueden almacenar 61.800 toneladas. En el 2010 por esta terminal se movieron 875.000 toneladas.
- Terminal de contenedores de Buenaventura, TCBUEN: Empezó a operar esta terminal especializada en el manejo de contenedores en 2011. Está ubicado antes del puente el Piñal, tiene 26 hectáreas dedicada a patios de almacenamiento y 150 tomas para contenedores refrigerados. Posee un muelle de 438 metros lineales y una profundidad de canal de 12.5 metros en marea mínima. Sociedad portuaria, que cuenta con socios españoles. Este puerto que tuvo una inversión de US\$250 millones, genera más de 200 empleos. Los directivos de esta terminal tienen una concesión por 30 años, otorgada por el Instituto Nacional de Concesiones, INCO y fueron declarados como zona franca permanente por el Gobierno Nacional. TCBUEN, hace parte del nodo portuario de Buenaventura.
- Grupo Portuario: opera bajo la figura de concesión, cuenta con una línea de muelle de 190 metros o un puesto de atraque, vocación granelera especialmente carbón en exportación.

7.2 MOVIMIENTO DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE BUENAVENTURA ENTRE 2005 Y 2014

Buenaventura desde hace muchos años se viene consolidando como el principal puerto del país con naturaleza multipropósito lo que lo convierte en el epicentro de gran parte de las importaciones y exportaciones de productos no tradicionales que transporta todo el país, teniendo en cuenta que más del 90% de la carga a nivel mundial se transporta vía marítima.

En el tema de contenedores los niveles de importaciones desde el año 2005 siempre han estado por arriba de las exportaciones, lo que genera una balanza negativa para el país, pero de muchos ingresos para los industriales.

Grafico No. 2 Movimiento de contenedores en la Bahía de Buenaventura 2005 – 2014



CONTENEDORES	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014
IMPORTACION	124.772	149.842	181.286	184.764	167.673	202.986	165.459	159.747	154.027	200.666
EXPORTACION	80.107	77.902	72.781	74.407	78.675	80.659	69.082	59.288	58.410	77.237
TOTAL TRAFICO	348.344	399.436	457.441	451.984	391.293	425.614	341.605	351.037	344.773	424.787

Fuente: www.sprbun.com

El grafico No. 2 muestra como ha sido el comportamiento de las importaciones y exportaciones de carga contenerizada en un periodo de 9 años, solo en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. Se alcanza a observar que su crecimiento ha sido exponencial a diferencia de los años 2011, 2012 y 2013 que tuvo una leve disminución, que se justifica con la entrada a funcionamiento de TCBUEN, pero el ingreso de dinero al puerto de Buenaventura se ido incrementando pero la inversión en el tema social de estas empresas no ha sido el mejor.

En la bahía de Buenaventura, los únicos terminales que manejan carga contenerizada son SPRBUN y TCBUEN, los cuales presentaron un repunte el año anterior de 21%, comparado con el año inmediatamente anterior.

En el caso de la carga a granel existen terminales especializados como los son: COMPAS, Grupo Portuario y Almagrario, Muelle 13, los cuales principalmente manejan productos como: trigo, maíz, soya, cebada, fertilizantes entre otros y también el manejo de carga general y graneles líquidos, con un incremento de este tipo de carga del 23% con respecto al año 2.013.

8. EXPANSIÓN LOGÍSTICA Y DESARROLLO DE BUENAVENTURA

Como el más importante puerto del país, sin duda Buenaventura se convierte en epicentro de implementación proyectos de infraestructura, dando respuesta a la cantidad de tratados internacionales que ha firmando el país. Es importante que todos estos proyectos no se conviertan en problemas, ni en razones adicionales de desplazamiento y tampoco de violencia para los habitantes de la ciudad. Deben ser el comienzo del éxito institucional y crecimiento social de toda la población.

8.1 SOCIEDAD PORTUARIA COMPLEJO INDUSTRIAL AGUADULCE

En marcha hay varios proyectos que consolidarán aún más el crecimiento de todo el pacífico colombiano y en especial para Buenaventura, una de estas iniciativas es el puerto de Aguadulce, que estará ubicado en la península que lleva ese mismo nombre y que se encuentra justo frente a los actuales terminales marítimos de la región. Esta propuesta, cuenta con inversionistas de filipinas, será un terminal multipropósito. Actualmente se avanza en el desarrollo de la carretera que debe conectar al puerto con la península de Aguadulce.

Es uno de los proyectos que tiene más tiempo de estar ejecutándose (más de 20 año) y en la actualidad está apoyado por un grupo de inversionistas filipinos. Este será un terminal multipropósito centralizado en el manejo de carbón y carga contenerizada con una inversión de US\$400 millones y con toda seguridad necesitará mucha mano de obra calificada y no calificada para su ejecución.

Según el informe de los señores German A. Castro y Ricardo I. Rave, de Consultorías Inversiones y Proyectos Ltda, este terminal además de presentar muelles de contenedores y graneles sólidos, manejará petróleo, gas, y minerales como el carbón convirtiéndose en una real alternativa de terminal multipropósito.

Según informes de la OMC, cuando el terminal sobrepasa el 65% de su ocupación, se debe trabajar en la ampliación del mismo, y en el caso de Buenaventura hace un buen tiempo la ocupación ha superado el 90%, por ende ya es necesario la puesta en vigencia de otro terminal con características similares al de SPRBUN.

Según el informe de la revista portafolio del 26 de febrero de 2015, este terminal generaría más de 500 empleos. Con esta gran inversión vale la pena hacer un seguimiento para definir cuántos de estos empleos verdaderamente van a ser generados para la población de Buenaventura.

FIGURA No. 9. Imagen puerto Aguadulce



Fuente:<http://historico.elpais.com.co/paisonline/notas/Diciembre072009/nativosaguadulce%20.html>.

La figura No.9 es una proyección del puerto de Aguadulce cuando finalice su construcción.

8.2 SOCIEDAD PORTUARIA DELTA DEL RIO DAGUA

Este terminal también se construirá para el manejo de carga en contenedores, carga general y para gráneles sólido, tiene previsto manejar alrededor de 18 millones de toneladas de carga al año. Lo que también debería representar una gran oportunidad laboral para los habitantes de la región.

Según la página de internet www.deltadagua.com, este es considerado un macroproyecto ya que pretende manejar 8 áreas portuarias y una zona industrial, cada una de ellas con crecimiento sostenible, que de la misma forma que el proyecto anterior sería una gran posibilidad para el mercado profesional local.

Este Terminal marítimo de igual forma parte de la imperiosa necesidad de espacio existente en estos momentos en los puertos en funcionamiento, por ello se convertirán en una alternativa diferente que también proporcionará un buen número de empleos para los habitantes de la región.

FIGURA No. 10 Proyección del puerto Delta del Rio Dagua



FUENTE: www.deltadaqua.com

La figura 10 se asemeja a las proyecciones que desea Delta del Rio Dagua, para la construcción de su puerto. Esta información se encuentra en su página de internet.

8.3 ZONA FRANCA CELPA

Su definición es Centro Logístico del Pacífico, es la principal zona franca que tendrá el puerto de Buenaventura, la cual estará ubicada sobre la vía Alternativa interna con excelentes accesos desde y hacia Buenaventura y Cali. Ya están en la etapa de construcción y tiene un valor de la inversión en su primera fase de más o menos US\$20 millones. El número de empleos que genera este proyecto.

Según su página de internet www.celipa.com presenta el listado de beneficios con los cuales cuenta los importadores cuando ingresan su mercancía en cualquier zona franca del país. (i) Extraterritorialidad de aduanas, (ii) Almacenamiento ilimitado sin el pago de impuestos, (iii) pago parcial de impuestos, (iv) tarifa única de impuesto de renta del 15%, (v) exención del impuesto de remesa del 7% entre otros.

Además será la única zona franca existente en Buenaventura, con suficiente espacio para operaciones industriales y logísticas, para montaje de empresas de producción, patios de alistamiento de vehículos, patios de contenedores y

de materias primas entre otros, parqueaderos para tracto camiones y 350 cupos para visitantes. Se aspira a generar más de 1.200 empleos.

FIGURA No. 11. MAQUETA DE LA ZONA FRANCA ZELPA



Fuente: http://www.larepublica.co/empresas/zona-franca-en-buenaventura-costar%C3%A1-us50-millones_18530

La figura No 11, muestra la maqueta de la zona franca Celpa, esta es una de las construcciones de mayor avance de los mega proyectos de la región.

8.4 MALECÓN BAHÍA DE LA CRUZ

Este será un beneficio proyecto no solo para los habitantes del puerto. Se convertirá en un atractivo turístico para la región del Valle del Cauca y para otros departamentos y en su etapa de construcción y puesta en operación, el número de empleos directos e indirectos que este generará debe ser mayoritariamente para gente de la región.

Según lo señaló el diario de occidente en su informe de noviembre 28 de 2014, este proyecto le cambiará completamente la cara a Buenaventura, ya que en alrededor de 700 mt se construirá un paseo peatonal y vehicular, donde todos los habitantes y visitantes de la ciudad podrán pasear, caminar y disfrutar de espectáculos culturales, en medio de un cauce de agua, plantaciones locales, juegos y diversión para todos. Este será un proyecto de renovación urbanística muy parecido al existente en el país vecino Ecuador. Se contará con parqueaderos, muelle turístico y espectáculos en vivo, beneficiando alrededor de 200 personas que viven de negocios de comida cerca de este lugar. Donde su primera etapa de construcción genera alrededor de 300 empleos.

FIGURA No. 12. Diseños del Malecón Bahía de la Cruz



Fuente: <http://www.ccc.org.co/revista-accion-ccc/17586/buenaventura-tendra-malecon.html>

La figura 12 muestra solamente los diseños del Malecón, ya que de acuerdo a informaciones de la alcaldía local su construcción iniciaría en el mes de Abril 2015. (Al concluir este trabajo, todavía no se ve ninguna maquina trabajado).

Los anteriores proyectos se han convertido en una esperanza para el repunte del empleo en el Distrito Especial, Industrial, Portuario, biodiverso y Ecoturismo. Todo gira en torno al nodo Portuario y un poco al nodo Industrial con el tema de la zona franca. No se encuentran mega proyectos que tengan que ver con lo biodiverso y tampoco eco turístico, siendo esta una gran opción para brindar más participación a las personas que viven en las playas, en los ríos y todas las zonas turísticas urbana que posee Buenaventura. Sin lugar a dudas estos proyectos beneficiaran a la ciudad, pero se necesita que vinculen más claramente a la población del puerto

Es importante resaltar que para muchos inversionistas nacionales y extranjeros el desarrollo de la población en los puertos no debe depender exclusivamente de los proyectos, ya que es el Estado quien debe garantizar el mejor nivel de vida sus habitantes. El sector privado actúa de una manera adecuada en buena medida si le garantizan estabilidad, seguridad y condiciones apropiadas para su funcionamiento.

No hay evidencia de un mega proyecto para el tema pesquero y maderero, se recibe muy poca ayuda, sin tener en cuenta la riqueza de Buenaventura en estas dos áreas.

9. CONCLUSIÓN

En los casos presentados de las ciudades puerto a nivel mundial, se pudo observar que han sido muchos los aportes que el puerto le ha hecho a la ciudad, además han manejado la inclusión de los procesos con la competitividad de las personas, lo que garantiza un desarrollo no solo logístico y portuario, también avala un crecimiento de bienestar social e individual de los habitantes.

Buenaventura cuenta con un clima tropical extremadamente húmedo y con tierras muy poco trabajadas para el mejoramiento de su fertilidad, por ello es utilizado como paso obligatorio de mercancías, sin la posibilidad de creación de industria y de infraestructura urbanística adecuada para visitantes y habitantes.

Es considerado como el principal puerto marítimo que tiene el país, lo que ha permitido su buen desempeño portuario, olvidándose un poco de su población. El desarrollo logístico ha atraído cantidad de personas del interior del país, los cuales han disminuido la oportunidad de empleos para los nativos, desconociendo todo el aporte en mano de obra y conocimiento que la gente de la región le ha hecho al puerto desde su creación.

Es importante pensar que el desarrollo integral de Buenaventura, solo es posible si se potencializa su ecosistema, las aéreas claves de éxito, el contexto de la política social y equitativa, la diversidad de su cultura para así lograr una transformación proyectada en el bienestar e inclusión de toda su población (urbana y rural).

Durante muchos años toda la región pacífica se ha caracterizado en presentar la peor condición social y económica del país, presenta altas tasas de pobreza, delincuencia y de homicidios. Por ello es importante que a través del puerto se puedan brindar mejores condiciones laborales que disminuyan las diferentes crisis que se presentan en la ciudad.

La gran mayoría de los puertos a nivel mundial han participado de manera decisiva en el desarrollo continuo de las ciudades. Para ello ha sido necesaria la conectividad de los organismos estatales que permitan el crecimiento urbano en los diferentes escenarios exigidos por los usuarios del servicio.

Todos los proyectos portuarios y logísticos deben estar acompañados con variables de inversión urbanística y social, donde se tenga en cuenta la preservación de los recursos naturales, una educación pertinente basada en principios de igualdad y conocimiento, que conlleve a una integración cultural que proporcione empoderamiento territorial y la mejor utilización de los recursos

10. RECOMENDACIONES

- ✓ En esta investigación se indagó sobre cómo otros puertos del mundo han logrado involucrar a la ciudad en todo su desarrollo logístico y competitivo., a través de oportunidades laborales duraderas y de creación de empleos que tenga directa relación con el puerto. Es por ello que vale la pena la creación oportuna de zonas logísticas alrededor de los terminales portuarios con la participación tanto en la construcción como en la operatividad posterior de los profesionales del puerto.
- ✓ Creación de políticas públicas que obliguen a las empresas de servicios e industriales a la contratación de personal de Buenaventura en un porcentaje al menos del 50% (se ven casos en los cuales ningún trabajador pertenece a Buenaventura), ya que esto le daría participación activa a los pobladores del puerto con el desarrollo de la ciudad.
- ✓ Incentivos estatales que permitan la instalación de empresas industriales que posibiliten las oportunidades laborales, no solo en escenarios logísticos y portuarios.
- ✓ Crear una cátedra en todos los colegios de la ciudad, donde se de una orientación sobre el sentido de pertenencia por la región, para empoderamiento en lo social, lo cultural y lo étnico de la ciudad
- ✓ Relación integral entre los sectores públicos y privado, que conlleve a generación de planes y proyectos donde se logre un beneficio mutuo y un crecimiento de la ciudad y del puerto.
- ✓ Invertir en mejoras que contribuyan a mejorar la situación social del puerto.
- ✓ Diseñar mecanismos de participación ciudadana (información directa a colegios, universidades, medios radiales y televisivos) para que la población en general esté informada de las oportunidades comerciales y/o industriales que los nuevos proyectos de infraestructura, sociales y logísticos se están implementado en la actualidad.
- ✓ Realizar encuentros sectoriales (empresarial, público, academia y civil) en pro del fortalecimiento industrial, social y desarrollo local de la ciudad.

- ✓ Pensando en el tema de Región Pacífico, es interesante que las actividades pesqueras, madereras, turísticas y medioambientales que también se desarrollan en Buenaventura, tuvieran como escenario principal para la diversificación de sus productos y/o servicios las instalaciones portuarias, creando un centro industrial para la importación y exportación de productos y/o servicios que favorezcan no solo a la zona urbana, sino que también se conviertan en un centro de acopio y de comercio para los habitantes de la zona rural, tanto en ríos y como en veredas.

- ✓ Buenaventura ya posee una gran red de terminales portuarios los cuales como parte de su Responsabilidad Social Empresarial, deberían unirse como grupo económico importante, para influenciar en la implementación de políticas públicas que ayuden al mejoramiento de las condiciones económicas y sociales de la gente de Buenaventura.

- ✓ Sería necesario que el gobierno local fuera el impulsor de esta iniciativa, ya que mucha falta le ha hecho a la región la falta de compromiso social y de pertinencia que han tenido muchos mandatarios, los cuales solo se han encargado de promocionar y posicionar a un puerto internacional que no hace un desarrollo integral con sus habitantes.

- ✓ Buenaventura necesita políticas públicas que estén direccionadas a un cambio integral, que no solo gire en torno a los proyectos portuarios, sino que también involucre los otros sectores de la economía local que pueden darle un crecimiento real a su población, no solo urbana sino también a la población rural.

BIBLIOGRAFÍA

Abdullah Jamalunlaili, Ahmad Zakaria, Amir Shah Raja Noor Hafizah, Anor Noraini.(2012) Desarrollo y calidad de vida en la ciudad puerto Pasir Gudang. Artículo procedia. Ciencias sociales y el comportamiento. Volumen 35, 556-563.

Roca, Domínguez Luis J. Artículo Contenedores y turistas: Reflexiones entre la ciudad y el puerto a inicios del siglo XXI. Universidad de Buenos Aires Facultad de Filosofía y Letras Instituto de Geografía. luisdom@filo.uba.ar

Domínguez, L. J. (2010). Reflexiones entre la ciudad y el puerto, inicios del siglo XXI. Contenedores y turistas.

Fedesarrollo-Cerac. Hacia un desarrollo de la ciudad de Buenaventura y su área de influencia. Informe preparado para Oleoducto del pacifico. Bogotá. 2 de diciembre de 2013. Pag. 11, 25, 72.

Varela Barrios, Edgar. Martinez S, Ángela María. Delgado M, Wilson. Gobernanzas y redes políticas en el Distrito Portuario Industrial y Biodiverso de Buenaventura – Colombia.

Perez, Gerson Javier. Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura. pag. 66-68. 70-79.

Los artículos pueden verse en: www.sciencedirect.com

ÉNFASIS LOGÍSTICA (Enero 11 de 2006). La función logística de los puertos.

Montero García L. - Modelos de gestión portuaria, participación privada y concesiones administrativas.

<http://www.portafolio.co/economia/avanza-puerto-aguadulce-buenaventura>

Suarez, Reyes Félix. Buenaventura; una ciudad puerto globalizante, diversa y multicultural. Universidad del Pacifico.

Jiménez Pérez, Nayibe, Delgado Moreno Wilson. Artículo La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura. Revista "Política Publica Portuaria y Comercio Exterior". Universidad del Valle, Facultad de Ciencias de la Administración. Santiago de Cali, noviembre de 2007.