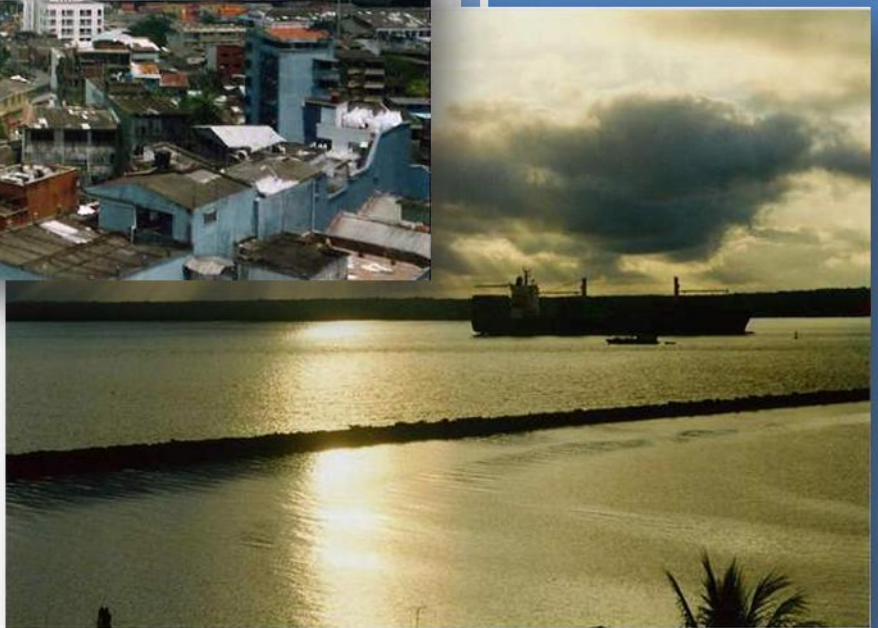


AGENDA DE COMPETITIVIDAD PARA BUENAVENTURA – FASE I



Febrero 29 de 2012

INFORME FINAL FASE 1



INSTITUTO DE PROSPECTIVA
innovación y gestión del conocimiento



Fundación
SOCIEDAD PORTUARIA
REGIONAL DE
BUENAVENTURA
Fabián Grisales Bojórquez



AGENDA DE COMPETITIVIDAD PARA BUENAVENTURA – FASE I

UNIVERSIDAD DEL VALLE

Facultad de Ciencias de la Administración

Instituto de Prospectiva, Innovación y Gestión del Conocimiento

Dirección General:

- Profesor Titular Javier Medina Vásquez – PHD – Director del Instituto de Prospectiva, Innovación y Gestión del Conocimiento.

Dirección Técnica:

- Profesor Rubén Darío Echeverry Romero – Director del Grupo de Investigación en Negocios Internacionales y Comercio Exterior.

Investigadores Principales:

- Rubén Darío Echeverry Romero – Director del Grupo de Investigación en Negocios Internacionales y Comercio Exterior.
- Fernando Echeverry Valencia– Profesor del Área de Economía y Negocios Internacionales y Coordinador operativo del proyecto.
- Weimar Escobar S. – Profesor ad-honoren Univalle y Consultor Empresarial.

Co-investigadores:

- Holmes Gallego – Profesor del Área de Economía y Negocios Internacionales
- Arabella Rodríguez – Economista, Master en Políticas Públicas, Investigadora Asociada Instituto de Prospectiva.

Colaboración especial:

- Tulio Ferney Silva – Profesor del Área Economía y Negocios Internacionales
- Diana Lorena Pineda – Profesora del Área de Economía y Negocios Internacionales
- Luisa María González –Asistente - Economista
- Alejandro Echeverry G. – Asistente - Politólogo

Asistente de Investigación:

- Ángela María Duque Botero – Profesional en Administración de Empresas

Monitora de Investigación:

- Laura Marcela Ortiz Nova – Estudiante de Comercio Exterior

Febrero 29 de 2012

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
PRESENTACIÓN	11
1. OBJETIVOS	14
1.1. Objetivo General	14
1.2. Objetivos Específicos	14
2. ASPECTOS METODOLÓGICOS GENERALES	15
3. ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES Y POSIBLES ALTERNATIVAS DEAGLOMERACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DISTRITO DE BUENAVENTURA.	16
3.1. Selección de una aglomeración internacional como referente para el Distrito de Buenaventura	16
3.1.1. Metodología para la selección de aglomeración internacional como referente para el Distrito de Buenaventura	16
3.1.2. Definición de tipologías de aglomeraciones internacionales	17
3.1.3. Criterios físicos del Distrito de Buenaventura y su relación con el departamento del Valle del Cauca	23
3.1.4. Identificación de aglomeraciones internacionales según las similitudes con el Distrito de Buenaventura	23
3.1.5. Similitudes entre Buenaventura y TEDA como referente para aglomeración industrial	27
3.2. Selección de Referentes Portuarios Nacionales e Internacionales para Buenaventura	28
3.2.1. Metodología de selección de Referentes Portuarios Nacionales e Internacionales para Buenaventura	28
3.2.2. Análisis del desarrollo portuario en el Mundo e Identificación de Factores de Competitividad Portuaria	29
3.2.3. Identificación de posibles referentes portuarios para el puerto de Buenaventura de acuerdo a las necesidades identificadas para su desarrollo	33
3.3. Un ejemplo de concertación Público-Privada a considerar: Caso GUAYAQUIL	36
3.4. Aspectos Generales Básicos a tener en cuenta para el desarrollo productivo de Buenaventura y su desarrollo portuario	42
4. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LAS CONDICIONES COMPETITIVAS DEL DISTRITO DE BUENAVENTURA	44
4.1. Caracterización de los Factores Productivos	46

4.1.1.	Caracterización del Recurso Humano y el Empleo	46
4.1.2.	Caracterización de la Tierra, las Propiedades y su Utilización	59
4.1.3.	Caracterización de la Inversión	66
4.2.	Caracterización Social	78
4.3.	Caracterización de la infraestructura	92
4.3.1.	Infraestructura vial y de transporte	94
4.3.2.	Infraestructura logística	105
4.4.	Caracterización Sectorial	108
4.4.1.	Descripción por tamaño de empresas y actividad económica	108
4.4.2.	Caracterización del Sector Primario	120
4.4.3.	Caracterización del Sector Secundario	128
4.4.4.	Caracterización del Sector Terciario	131
4.5.	Comercio Exterior	134
4.5.1.	Exportaciones	138
4.5.2.	Importaciones	141
4.5.3.	Balanza comercial	148
4.6.	Caracterización Institucional y Tecnológica	152
4.6.1.	Instituciones de Gobierno y Plan de Desarrollo	152
4.6.2.	Instituciones de Representación Empresarial	155
4.6.3.	Instituciones de Apoyo y Educación Superior	156
4.7.	Identificación de las Principales Ventajas y Desventajas Competitivas de Buenaventura	158
4.7.1.	Condiciones Relacionadas con los Factores de Producción	160
4.7.2.	Condiciones Relacionadas con el Mercado	161
4.7.3.	Condiciones Relacionadas con la Dinámica Empresarial	162
4.7.4.	Condiciones Relacionadas con los Sectores Conexos e Instituciones de Apoyo	163
5.	SECTORES PROMISORIOS, FACTORES ESTRATEGICOS Y ACCIONES DE INTERVENCIÓN PARA IMPULSAR LA COMPETITIVIDAD CON INCLUSIÓN SOCIOPRODUCTIVA EN BUENAVENTURA	164
5.1.	Apuestas productivas prioritarias para Buenaventura según criterios establecidos	167
5.1.1.	Apuestas productivas estratégicas para el área rural de Buenaventura	168
5.1.2.	Apuestas productivas estratégicas para el área urbana no portuaria de Buenaventura	168
5.1.3.	Apuestas estratégicas para el área portuaria de Buenaventura	169
5.1.4.	Apuestas estratégicas para el área de interconexión entre Buenaventura y el resto del País	170
5.1.5.	Apuestas estratégicas para articular las áreas rural, urbana, portuaria y de interconexión de Buenaventura	170

5.1.6.	Apuestas estratégicas para articular el área urbana, portuaria y el área de interconexión limítrofe de Buenaventura con el resto del País y con la cuenca internacional del pacifico	171
5.1.7.	Conexión entre las apuestas productivas priorizadas para Buenaventura, el Valle y Colombia	173
5.2.	Líneas prioritarias de intervención para el desarrollo del potencial productivo, la competitividad y la integración empresarial	176
5.2.1.	Líneas prioritarias de intervención para impulsar la formación de Talento Humano en Buenaventura	177
5.2.2.	Líneas prioritarias de intervención para impulsar la infraestructura y la conectividad	182
5.2.3.	Líneas prioritarias de intervención para impulsar la seguridad, la convivencia y cultura de paz	184
5.2.4.	Líneas prioritarias de intervención para impulsar el desarrollo urbano y equipamientos colectivos	186
5.2.5.	Líneas prioritarias de acción en cuanto a un asunto fundamental: Desarrollo institucional y políticas públicas	187
5.3.	Buenaventura como eje de desarrollo del Pacífico	189
5.3.1.	¿Cómo consolidar la Integración Regional para el Desarrollo del Pacífico Colombiano?	189
5.3.2.	Vocación productiva de los departamentos del Pacífico Colombiano y las oportunidades para Buenaventura	190
5.3.3.	Apuestas productivas con las cuales el Valle del Cauca puede impulsar su proceso de integración con el pacifico colombiano.	196
5.3.4.	Apuestas productivas integradoras	197
5.4.	Buenaventura y el Pacífico frente a los Tratados de Libre Comercio	198
5.5.	Conclusiones sobre las perspectivas de desarrollo socioproductivo de Buenaventura	199
6.	UNAS REFLEXIONES FINALES	203
7.	BIBLIOGRAFIA	206
8.	ANEXOS	

INDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Tipos de Zonas Francas	21
Tabla 2. Eco parques industriales de Asia Pacífico	24
Tabla 3. Cronología del desarrollo de instituciones ambientales en TEDA	25
Tabla 4. Cronología del desarrollo de infraestructura básica del medio ambiente en TEDA	26
Tabla 5. Los 10 primeros puertos a nivel mundial en movimiento portuario de contenedores – 2010	31
Tabla 6. Los 20 primeros puertos en movimiento portuario de contenedores de América Latina y el Caribe – 2010	33
Tabla 7. Identificación de referentes portuarios nacionales e internacionales para el puerto de Buenaventura según sus necesidades de desarrollo actuales	35
Tabla 8. Población proyectada de Buenaventura, Valle del Cauca y Colombia 2005-2011	47
Tabla 9. Composición de la población según grupo de edades 2006 – 2009	48
Tabla 10. Tasas de asistencia escolar por grupos de edad en la zona urbana 2005 – 2006	49
Tabla 11. Alfabetismo, analfabetismo y escolaridad promedio en las regiones colombianas	50
Tabla 12. Tasas de analfabetismo y de asistencia escolar según sexo	50
Tabla 13. Probabilidad de terminar bachillerato sin retraso 2005	51
Tabla 14. Estudiantes Graduados en Unipacífico según género y estrato socioeconómico 2007-2008	54
Tabla 15. Informe General de Graduados Universidad del Valle sede Pacífico 2007-2009	57
Tabla 16. Empleo generado por las empresas que se matricularon al Registro Mercantil por actividad económica.	
Tabla 17. Empleo generado por las empresas que renovaron el Registro Mercantil por actividad económica 2008 – 2009	57
Tabla 18. Empleos generados agencias navieras Buenaventura año 2007	58
Tabla 19. Empleos directos e indirectos Colfecar año 2007	58
Tabla 20. División política de Buenaventura	60
Tabla 21. Distribución urbana por rangos de superficie 2008 – 2009	61
Tabla 22. Áreas de Buenaventura	61
Tabla 23. Zonas de conservación, desarrollo y consolidación	62
Tabla 24. Distribución rural por rangos de superficie 2008 -2009	63
Tabla 25. Superficie por pisos térmicos (km2)	64
Tabla 26. Formación bruta de capital nacional	66
Tabla 27. Inversión Neta en Buenaventura 2008 – 2009	67
Tabla 28. Inversión neta en Buenaventura por tipo, año 2008	68
Tabla 29. Monto de capitales invertidos por empresas por actividad económica 2008 – 2009	70
Tabla 30. Empresas disueltas en el municipio 2008 -2009	71
Tabla 31. Nuevas sociedades 2008	71

Tabla 32. Inversión ejecutada en zona rural y urbana en los municipios del Valle	73
Tabla 33. Inversión estimada primera etapa proyecto portuario	74
Tabla 34. Resumen de inversiones del Plan Maestro 2007 – 2034	75
Tabla 35. Personas en Necesidades Básicas Insatisfechas	80
Tabla 36. Indicadores según Índice de Calidad de Vida y Necesidades Básicas Insatisfechas. 2009	81
Tabla 37. Necesidades básicas insatisfechas y censo de vivienda por zona 2005	82
Tabla 38. Indicadores de Pobreza 2008	82
Tabla 39. Matricula por sector – Educación básica y media 2002 – 2009	83
Tabla 40. Matricula según Nivel educativo – 2006-2009	84
Tablas 41. Establecimientos por sector – Educación básica y media 2002 – 2009	84
Tabla 42. Tasa de cobertura bruta y neta por nivel. Educación básica y media. Buenaventura	85
Tabla 43. Afiliación al sistema de seguridad social	86
Tabla 44. Densidad telefónica en el Valle del Cauca 2009	88
Tabla 45. Municipios con el mayor número de masacres y víctimas entre 1993 y 2010	90
Tabla 46. Principales Proyectos de Inversión	94
Tabla 47. Calidad de la Infraestructura ferroviaria	98
Tabla 48. Cobertura de Telecomunicaciones 2008	104
Tabla 49. Conectividad de Instituciones Públicas en Banda Ancha	105
Tabla 50. Empresas matriculadas, renovadas y activas en Buenaventura por tamaño a Diciembre 31 de 2009.	109
Tabla 51. Empresas por actividad registradas ante la Cámara de Comercio de Buenaventura 2009	110
Tabla 52. Ejecución presupuestal de Buenaventura años 2008-2009	111
Tabla 53. Empresas Matriculadas, Renovadas y activas en Buenaventura por tamaño a 31 de Diciembre de 2009	114
Tabla 54. Micro establecimientos en Colombia. IV Trimestre de 2010	116
Tabla 55. Empleo generado por las empresas registradas en Cámara de Comercio 2008-2009	117
Tabla 56. Empresas por actividad registradas ante la Cámara de Comercio de 2009	118
Tabla 57. Valle del Cauca. Principales indicadores del mercado laboral 2007 – 2009	119
Tabla 58. Créditos otorgados por Finagro 2007 – 2010	120
Tabla 59. Valle del Cauca. Estimaciones de los principales cultivos transitorios, permanentes y anuales 2009 – 2010	121
Tabla 60. Producto Interno Bruto Trimestral por ramas de actividad económica a precios constantes – series desestacionalizadas – II Trimestre de 2011	122
Tabla 61. Participación del sector primario en el PIB colombiano	122
Tabla 62. Cultivos, hectáreas y sitios en Buenaventura	125
Tabla 63. Empresas por actividad registradas ante la Cámara de Comercio de 2009	130
Tabla 64. Carga de Contenedores por año y país (en Teus)	135
Tabla 65. Exportaciones no tradicionales, según países de destino 2009-2010	140

Tabla 66. Exportaciones no tradicionales, según principales contribuciones 2009-2010	140
Tabla 67. Variación porcentual del Valor CIF de las importaciones Total Nacional	142
Tabla 68. Distribución porcentual de las principales importaciones, según capítulos de arancel Enero – octubre (2011-2010)	143
Tabla 69. Distribución porcentual de las principales importaciones, según país de origen. Total nacional. Enero – octubre 2011-2010	143
Tabla 70. Importaciones según clasificados CUODE 2009-2010	146
Tabla 71. Importaciones según países de origen 2009-2010	147
Tabla 72. Balanza Comercial según países 2010-2011	148
Tabla 73. Balanza Comercial según CIUU Rev. 3 (Millones de dólares FOB). Total Nacional. Enero-Octubre 2010-2011	150
Tabla 74. Resultado desempeño fiscal del distrito de Buenaventura Histórico 2004 – 2010	154
Tabla 75. Instituciones educativas en Buenaventura	157
Tabla 76. Apuestas productivas comunes en las agendas internas de competitividad y productividad de los departamentos del sur occidente del país.	191
Tabla 77. Apuestas agroindustriales de mayor confluencia entre el Valle del Cauca y los departamentos del eje cafetero y sur occidente del país.	192
Tabla 78. Apuestas agroindustriales de mediana confluencia entre el Valle del Cauca y los departamentos del eje cafetero y sur occidente del país.	193
Tabla 79. Apuestas agroindustriales de baja confluencia entre el Valle del Cauca y los departamentos del eje cafetero y sur occidente del país.	193

INDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Pertenencia étnica Buenaventura	47
Figura 2. Asistencia escolar por grupos de edad en la zona urbana 2005 – 2006	49
Figura 3. Niveles de Educación habitantes de Buenaventura	51
Figura 4. Resultados pruebas ICFES Buenaventura 2006-2009	52
Figura 5. Empleo generado por las empresas según actividad económica 2009	56
Figura 6. Huerto mixto, parcela agroforestal y monte de respaldo en Buenaventura.	65
Figura 7. Inversión neta en Buenaventura por sectores – 2009	69
Figura 8. Nuevas sociedades por capital invertido	78
Figura 9. Servicios con los que cuentan las viviendas de Buenaventura- 2005	88
Figura 10. Informe de competitividad global 2010 – 2011 / Infraestructura	93
Figura 11. Principales vías de Buenaventura	96
Figura 12: Férrea Buenaventura	98
Figura 13. Zona portuaria Buenaventura	101
Figura 14. Futuro nodo portuario – logístico e industrial	102
Figura 15. Porcentaje de territorio según uso del suelo (Buenaventura, Valle del Cauca y Chocó)	124
Figura 16. Índices de producción, ventas y personal ocupado de la industria manufacturera	128
Figura 17. Balanza Comercial total nacional 2010-2011	149
Figura 18. Porcentaje de personas que expresan confianza en los alcaldes municipales 2007	153
Figura 19. Elementos geoeconómicos y sistémicos para la Competitividad en Buenaventura	165
Figura 20. Servicios portuarios y programas de formación relacionados	179
Figura 21. Programas de formación y servicios tecnológicos del SENA para el sector portuario del 2010 hacia el 2019	180
Figura 22. Programas de formación y servicios tecnológicos del SENA para el sector pesquero del 2010 hacia el 2019	181
Figura 23. Programas de formación y servicios tecnológicos del SENA para el sector de la Biodiversidad del 2010 hacia el 2019	182
Figura 24. Escenarios de Integración del Valle del Cauca con sus respectivas razones de ganancia	194
Figura 25. Ejes claves para el desarrollo del Valle del Cauca y sus Integración con otras regiones.	196

INDICE DE ANEXOS

- Anexo 1.** Descripción física de los 20 primeros puertos en movimiento portuario de contenedores de América Latina y el Caribe 2010
- Anexo 2.** Figura Uso Del Suelo del Municipio De Buenaventura
- Anexo 3.** Estratificación en el Valle del Cauca
- Anexo 4.** Normas, objetivo, contenido fundamental y especificidades de las leyes relacionadas con las comunidades afrocolombianas
- Anexo 5.** Objetivo, estrategias e iniciativas para Buenaventura. Mesa Infraestructura, Logística y Transporte. Comisión Regional de Competitividad del Valle.
- Anexo 6.** Cuentas departamentales de Colombia. Valor Agregado por ramas de actividad.
- Anexo 7.** Importaciones del Valle según clasificación CIIU 2009-2010
- Anexo 8.** Plano de las Instituciones de Buenaventura
- Anexo 9.** Análisis de los ejercicios de identificación y asignación de prioridades de apuestas productivas estratégicas para el Valle del Cauca que influyen en las prioridades para Buenaventura.
- Anexo 10.** Listado de personas entrevistadas

PRESENTACIÓN

En este documento se presentan los resultados finales del proceso de elaboración de la Agenda de Competitividad para el Distrito Industrial, Portuario, Biodiverso y Eco-turístico de Buenaventura en su primera fase. El documento en su integralidad presenta de una parte todos aquellos elementos esenciales del diagnóstico o perfil competitivo de Buenaventura y de otra parte, identifica aquellos sectores y actividades productivas potenciales y promisorios, al igual que los factores claves de competitividad que es necesario modificar y mejorar para el desarrollo y la transformación productiva del Distrito.

En su primera parte, el documento aborda el resultado de una exploración conceptual realizada acerca del tema de las aglomeraciones empresariales conocidas en el mundo y se presentan algunas ilustraciones relevantes de estas aglomeraciones necesarias y útiles como referentes internacionales y nacionales para este y otros estudios. Igualmente se hace una referenciación de casos de puertos poniéndolo en perspectiva y comparándolo, no solamente con puertos de talla mundial, sino con nuestros más similares, los latinoamericanos. De la misma manera se estudió en detalle la experiencia de un Eco-parque industrial en China, que está desarrollado alrededor de un puerto, caso que si bien podría aparecer como un ejemplo lejano, a juicio del equipo técnico, ilustra bien lo que puede hacerse en proyectos ambiciosos de desarrollo portuario, de desarrollo productivo y de transformación del entorno de ciudad alrededor de un puerto.

Estos referentes son un punto de partida importante que básicamente llaman a la reflexión acerca de los aspectos claves a considerar en un proceso de transformación socioproductiva del Distrito Portuario de Buenaventura. Se presenta igualmente en esta primera parte un análisis de la transformación que sufrió un puerto cercano a nosotros como es el puerto de Guayaquil, considerado, un buen punto de referencia para el diseño de acciones y políticas que podrían eventualmente realizarse en un proceso similar en el Distrito.

En el capítulo siguiente, el estudio aborda un diagnóstico competitivo de las principales características en la materia dentro del Distrito de Buenaventura, abarcando los siguientes aspectos fundamentales: El análisis de las condiciones de los factores productivos: recurso humano, tierra y capital; el análisis de las características sociales; el análisis de las características sectoriales y del entorno empresarial; la caracterización del tema de infraestructura, que es vital en el desarrollo del puerto y se hace igualmente una caracterización institucional y tecnológica incorporando en este último punto los aspectos relacionados con la institucionalidad social que tiene una especial relevancia en Buenaventura.

Este análisis que podría denominarse perfil competitivo o caracterización competitiva de Buenaventura, realizado casi en su totalidad con base en información secundaria, presenta una serie de limitaciones por cuanto se constató que mucha de dicha información tienen un carácter parcial, en muchos casos no es homogénea y en otros casos no se ha realizado la recolección de la información específicamente para el Distrito, como por ejemplo en los indicadores sociales y

laborales. Por eso cuando se hicieron los análisis se acudió a fuentes secundarias basadas en información estadística de organismos Gubernamentales, de la Cámara de Comercio de Buenaventura, de estudios serios que hacen referencia a las variables analizadas con tratamientos metodológicos confiables y adicionalmente muchas de estas informaciones se contrastaron y se validaron con algunas de las informaciones obtenidas en las más de 30 entrevistas realizadas a empresarios, dirigentes gremiales y personalidades del Distrito, lo que permite que el carácter todavía preliminar que tienen los resultados de este diagnóstico y del estudio en general ofrezcan un relativo grado de validez y de certeza. Sin embargo, es necesario advertir que en la segunda fase del desarrollo de la Agenda de Competitividad que está previsto, será necesario profundizar ampliar y precisar muchas de las afirmaciones, análisis y evidencias que están presentadas en el perfil competitivo.

Finaliza este capítulo con una síntesis bastante específica acerca de, lo que el equipo investigador considera que son las ventajas y desventajas competitivas del Distrito y que son la base y el fundamento para lo que se plantea en el capítulo final del estudio acerca de los lineamientos estratégicos de la agenda.

Durante el proceso de investigación se realizó un análisis bastante detallado que permitiera identificar a partir de los Sectores Estratégicos de Clase Mundial identificados para Colombia, cuales eran las confluencias y las coincidencias de esos, con aquellos que estaban priorizados en los diferentes ejercicios que se han hecho en materia de análisis competitivo en el Valle del Cauca, para finalmente ponerlos en el contexto del Distrito de Buenaventura y establecer a partir de ese análisis de cruce de información los sectores promisorios o con potencial de desarrollo productivo para el distrito de Buenaventura y que se presentan en la parte final del estudio. Este trabajo realizado con mucha acuciosidad y mucho detalle sobre las apuestas productivas del país, de la región y de Buenaventura, se presenta en un anexo, sin el ánimo de restarle importancia sino más bien, para aligerar la consulta y la lectura del texto en su integralidad.

Con base en lo anterior y con fundamento en lo que se estableció en el perfil competitivo de Buenaventura, el capítulo final del estudio presenta un análisis que pretende identificar cuales son aquellos sectores que tendrían la prioridad para el desarrollo y transformación productiva en Buenaventura, dadas las potencialidades, la vocación y las características de recursos productivos del Distrito, basados en una metodología que identifica en Buenaventura cuatro áreas claramente diferenciadas: la Buenaventura portuaria, la Buenaventura ciudad no portuaria, la Buenaventura rural y la Buenaventura ligada a su conexión con el pacífico y con el interior del país.

Este análisis permitió identificar apuestas productivas que tienen un alto grado de potencialidad y que sería necesario entrar en una segunda fase a detallar y a precisar para su desarrollo y elaboración de planes de acción y agendas específicas de transformación productiva. Igualmente se presenta en el último capítulo unos lineamientos muy generales de lo que serían las estrategias y las acciones básicas que hay que desarrollar en aquellos aspectos cruciales para la competitividad de Buenaventura que fueron identificados por el estudio. En estos lineamientos se plantean estrategias y acciones que deberían desarrollarse en el corto y en el mediano plazo y en

las cuales muy seguramente será necesario igualmente profundizar y ampliar de tal manera que se conviertan, con base en el estudio que se haga en la segunda fase, en una agenda específica de transformación competitiva, productiva y social del distrito de Buenaventura.

Este trabajo finaliza con unas reflexiones que llaman la atención sobre la trascendental importancia que tiene Buenaventura para el desarrollo del país frente a las nuevas realidades de internacionalización de nuestra economía invitando a que esta verdad sabida y difundida por muchos se transforme en una prioridad materializada en políticas públicas y acciones privadas que generan una nueva Buenaventura transformada en lo social, lo productivo, lo portuario y lo ambiental como eje de desarrollo del pacífico colombiano.

Finalmente el Instituto de Prospectiva, Innovación y Gestión del Conocimiento en nombre de la Universidad del Valle, agradece la excelente disposición de todos lo que contribuyeron con información, conocimiento y experiencia a la realización de este estudio y al trabajo de campo; especialmente al liderazgo y colaboración de la Cámara de Comercio de Buenaventura y a las instituciones, agremiaciones y asociaciones que colaboraron a su alrededor, las cuales tuvieron un papel de acompañamiento permanente y de apoyo sin los cuales no hubiese sido factible la realización del trabajo. La muy positiva respuesta en el trabajo de campo a las persona que se entrevistaron es el mejor indicativo de que existe una real preocupación y un real interés por este proceso de transformación de la competitividad y de las condiciones productivas de desarrollo social y económico del distrito al cual este estudio pretende contribuir significativamente.

La Universidad del Valle planteara la propuesta de objetivos para el desarrollo de la segunda fase del estudio y espera a través de su Instituto de Prospectiva, Innovación y Gestión del Conocimiento , contribuir a que en dicha fase se realicen y se concreten los planes, las estrategias, los proyectos y las acciones que están esbozadas en el presente documento.

1. OBJETIVOS

1.1. Objetivo General

Formular la primera fase de la agenda de competitividad de Buenaventura que permita establecer las prioridades de desarrollo de sectores productivos estratégicos, preferiblemente con perspectiva de inserción internacional, que impulsen la generación de empleo y la generación de ingresos, procesos de agregación de valor y la incorporación de nuevas tecnologías para promover la transformación productiva y el desarrollo económico de la ciudad y su impacto sobre la región.

1.2. Objetivos Específicos

- Identificar las características competitivas de carácter de tipo económico, tecnológico, logístico, social, e institucional del distrito de Buenaventura y de su estructura productiva.
- Analizar las diferentes alternativas de aglomeración empresarial más utilizadas en Colombia y conocidas en el mundo que permitan un desarrollo competitivo de la actividad productiva de Buenaventura y su área de influencia.
- Establecer, de manera concertada, los aspectos fundamentales que deberá abordar la agenda de competitividad de Buenaventura, encaminada a impulsar un proceso de transformación productiva y social a partir de los sectores estratégicos identificados como prioritarios.
- Identificar a partir de la dotación de recursos productivos, de las potencialidades tecnológicas y de talento humano que existen en Buenaventura, los sectores productivos estratégicos que mayores perspectivas de desarrollo tienen en el mercado nacional e internacional y sus posibilidades de encadenamiento productivo.

2. ASPECTOS METODOLÓGICOS GENERALES

Para el desarrollo de la primera fase de la Agenda de Competitividad de Buenaventura, se realizaron las siguientes actividades:

Se llevó a cabo una exploración conceptual que ha permitido la elaboración de una caracterización y clasificación de las principales formas de aglomeración empresarial utilizadas en el mundo. En lo relacionado con una posible Aglomeración empresarial interesante para Buenaventura se analizó en detalle el tema de los Eco-parques industriales y el estudio presenta al respecto el caso de TEDA en China. De igual manera, se realizó un análisis relativamente detallado de Referenciación portuaria tratando de encontrar similitudes y diferencias de Buenaventura con puertos similares referentes en el mundo y América Latina.

La elaboración del diagnóstico o perfil competitivo de Buenaventura se basó en el análisis de información secundaria contenida principalmente en el Anuario Estadístico de Buenaventura especialmente en la última disponible. Adicionalmente, fueron consultadas estadísticas específicas provistas por la Cámara de Comercio de Buenaventura y otras instituciones, así como otros informes y estudios realizados por fuentes confiables que permitieron elaborar las constataciones, evidencias y afirmaciones iniciales que se presentan en el capítulo pertinente.

Sin embargo, es menester indicar que hay problemas serios en la obtención de información consistente y coherente de todos los indicadores económicos y sociales por lo cual será necesario en la segunda fase profundizar en este aspecto diseñando metodologías y técnicas que permitan salvar el escollo de aquella información que aun es débil.

Para complementar el perfil competitivo de Buenaventura y sustentar los hallazgos preliminares del mismo, se realizaron más de 30 entrevistas a empresarios, dirigentes gremiales, representantes de los organismos de gobierno y personalidades de la comunidad, en las que se buscó establecer su percepción sobre las ventajas y desventajas que afectan el desempeño competitivo en Buenaventura, al tiempo que se indagó sobre su visión de desarrollo para el futuro.

Con base en algunos estudios y documentos previos y tomando en cuenta tanto las potencialidades de Buenaventura como los aspectos productivos que han sido visualizados para el Valle y el puerto, se realizó la identificación de sectores y actividades productivas promisorias que según algunos criterios establecidos por los investigadores pueden desarrollar y contribuir al desarrollo y transformación socio-productiva de Buenaventura.

Finalmente, con base en lo que se ha relacionado hasta el momento, se procedió a establecer los aspectos estratégicos prioritarios para el desarrollo de la competitividad en Buenaventura e indicar unos lineamientos de acciones y estrategias claves para impulsar, mejorar y desarrollar cada uno de los factores señalados. El desarrollo, ampliación y precisión de estos asuntos será el objetivo básico de la segunda fase de este estudio.

3. ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES Y POSIBLES ALTERNATIVAS DE AGLOMERACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DISTRITO DE BUENAVENTURA

La configuración de una aglomeración empresarial se convierte en una alternativa para el desarrollo productivo de las regiones. En el caso del Distrito de Buenaventura, el identificar un referente internacional para una aglomeración empresarial permitiría acelerar el desarrollo de sus ventajas competitivas al incentivar la concentración de industrias para la producción, mejorar su infraestructura y sus servicios de logística, generando con ello, impacto socioeconómico con mayor empleo y calidad de vida de sus habitantes.

Por lo anterior, el objetivo del tercer capítulo se centra en la selección de un referente internacional de aglomeración empresarial para el Distrito de Buenaventura, que permita describir los principales aspectos que otras regiones o países han identificado como estratégicos para su desarrollo productivo y competitivo.

3.1. SELECCIÓN DE UNA AGLOMERACIÓN INTERNACIONAL COMO REFERENTE PARA EL DISTRITO DE BUENAVENTURA

3.1.1. Metodología para la selección de aglomeración empresarial internacional como referente para el Municipio de Buenaventura

La identificación de una aglomeración internacional como referente para el puerto de Buenaventura se realizó en cuatro fases:

- **Primera fase:** *Definición de tipologías de aglomeraciones empresariales a nivel internacional.* El punto de partida de la selección del referente internacional es la definición de las tipologías de aglomeraciones empresariales a nivel internacional.
- **Segunda fase:** *Definición de criterios físicos del puerto de Buenaventura y su relación con el departamento del Valle del Cauca.* La segunda fase para la selección de una aglomeración como referente internacional es la definición de criterios físicos para la selección e identificación del tipo de aglomeración que mejor se adecue al Distrito de Buenaventura.
- **Tercera fase:** *Identificación de aglomeraciones empresariales internacionales según las similitudes con el Distrito de Buenaventura.* Como resultado de las fases uno y dos, en esta fase se define una aglomeración internacional como referente para el Distrito de Buenaventura a partir de la selección de las principales características del Distrito.

- **Cuarta Fase:** *Análisis de las similitudes entre Buenaventura y el referente seleccionado para aglomeración empresarial.* En esta última fase, se analizan las principales similitudes entre el Distrito de Buenaventura y el referente seleccionado como aglomeración empresarial, resaltando los principales requerimientos del municipio para configurar un tipo de aglomeración como la identificada.

El resultado de las anteriores fases permitirá la identificación de un referente de aglomeración empresarial para el Distrito de Buenaventura, donde se toma en cuenta las características productivas, sociales, de infraestructura, institucionales (públicas y privadas), y ambientales de esta región.

Es importante resaltar, que la propuesta que se presenta a continuación es una aproximación a la definición del referente. Para precisar los diferentes aspectos a desarrollar para consolidar una aglomeración empresarial se requiere la realización de estudios especializados que permitan estimar los requerimientos de infraestructura, la tendencia productiva y las capacidades productivas del municipio.

3.1.2. Definición de tipologías de aglomeraciones internacionales

Las aglomeraciones empresariales se definen como el agrupamiento físico de empresas e industrias en un mismo espacio territorial con objetivos y características similares, entre los más conocidos se encuentran los distritos, parques y polígonos industriales.

Las estructuras industriales generadas como aglomeraciones pueden obedecer a fenómenos naturales como el acceso a los recursos naturales, o bien, a iniciativas público privadas que planifican y crean la aglomeración como es el caso de una zona franca o un corredor industrial. En ambos casos, el eje central de la aglomeración es la eficiencia para la producción.

Bajo esta perspectiva, el concepto de *eficiencia* está estrechamente relacionado, desde la perspectiva de la economía de la producción, con el uso racional de los recursos disponibles. A medida que la concentración espacial mejora la eficiencia del proceso productivo, la aglomeración crece, abarcando un mayor espacio territorial y atrayendo nuevas empresas e instituciones que se adhieren a esta dinámica.

Esta eficiencia es la que señalan Fujita, Krugman y Mori¹ como fuerzas de aglomeración que cohesionan al conjunto de industrias como lo es la mano de obra especializada, la transferencia de tecnología y conocimiento y la logística.

¹ Fujita, M/ Krugman P. When is the economy monocentric: Von Thiinen and Chamberlin unified. *Regional Science and Urban Economics* 25 (1995) 505-528

- Fujita, M/ Krugman P. / Mori, T "On the evolution of hierarchical urban systems". *European Economic Review* 43 (1999)

A continuación se definen las aglomeraciones más frecuentes en la literatura económica:

- **Distrito Industrial**

En la actualidad, el distrito industrial se caracteriza por ser una agrupación de miles de empresas de un mismo sector que se dedican a la elaboración de productos similares, las cuales articulan esfuerzos para mejorar sus economías de escala pero compiten de forma simultánea. Entre las principales características de este tipo de organización industrial se encuentran la división del trabajo, la cooperación entre empresas, la competencia, la asociatividad, servicios de apoyo, la articulación territorial, y la conformación de una cultura local para la producción orientada al sentido de pertenencia y la cooperación.

Entre los principales distritos industriales en el mundo se cuentan los ubicados en Italia, especialmente en el centro y nordeste del país, Silicon Valley en California - los Estados Unidos, el *irondistricten* Dudley, la producción de zapatos y botas para hombre en Northampton y de zapatos de mujer en Norwich en Gran Bretaña.

- **Clúster**

Se definen como clúster a los grupos de empresas e instituciones que se encuentran interconectadas dentro de una misma actividad productiva, las cuales se ubican geográficamente cerca y que están vinculadas a través de elementos comunes y complementariedades. Esta es una forma de concentración de empresas que están en capacidad de conformar sinergias gracias a ubicación geográfica que pueden analizarse como redes empresariales interdependientes que se benefician de su cercanía geográfica para la creación de economías de escala.

Los clúster son un modelo económico que va más allá de la cadena de valor ya que son “redes de producción de empresas fuertemente interdependientes (incluyendo proveedores especializados), ligadas unas a otras en una cadena de producción que añade valor.” (Osorio & otros, 2006).

En Europa existen más de dos mil clúster formalmente constituidos, donde sobresalen por su tamaño el del cuero en Toscana – Italia, el del deporte en el oeste de Holanda, el de los materiales en Valencia España y de los textiles en Estambul, Turquía.

En Colombia, existe el clúster de la Cultura vallenata o el del azúcar; y una conformación productiva muy similar llamada la cadena productiva como la de los artefactos domésticos, de confección de ropa interior, de Autopartes-Automotor, Cárnicos, Cuero-Manufacturas de Cuero-Calzado, de Electrónica profesional, la petroquímica entre otras.

- **Corredor Industrial**

El Corredor Industrial es un conjunto de estructuras industriales (como parques, polígonos, zonas, ciudades y barrios), e instituciones públicas o privadas localizado a lo largo de vías terrestres (que incluyen carreteras intermunicipales o departamentales), conectadas con transporte intermodal (vías de ferrocarril, aeropuertos, puertos secos o marítimos y transporte terrestre) donde se identifica un inicio y destino de producción industrial. Para su implementación es necesario el establecimiento de acuerdos y esfuerzos gubernamentales y privados que permitan su conformación y funcionamiento.

Entre los principales beneficios de este tipo de organización industrial se encuentra la disminución de los costos de producción y acceso a logística de distribución dada la conformación de una línea de producción coordinada desde el inicio del proceso productivo hasta su destino final.

En Colombia se han identificado:

Corredores industriales en el oriente cercano

<i>Zona Autopista Medellín - Santafé de Bogotá:</i> Agafano s.a. Arclad s.a. Imusa Sancela Sika andina Riotex Gases de Medellín y Rionegro Multiquímica Inmunal Tisturibe	<i>Zona de empalme Belén-Autopista:</i> Postobón Nacional de chocolates Pintuco <i>Zona Cimarronas:</i> Coltejer Escaucho
--	---

Corredores de la costa

Corredores industriales de Mamonal y Barranquilla (cerca de 70 compañías)

Corredor industrial de Sogamoso (para los productores de ladrillo y cal)

Corredor industrial de Tocancipá

Corredores Industriales en Barranquilla

Av. Circunvalar

Barranquillita

Calle 30-Soledad

Centro

Vía 40

Corredores Industriales en Bogotá

El Tintal	San Pablo Fontibón
Álamos	Franja Autopista Sur
Puente Aranda	Sub Urbano Calle 80-Cota
Montevideo	Sub Urbano Calle 80-Funza

- **Polígono Industrial**

Los polígonos industriales son zonas destinadas a la instalación de plantas industriales dotadas de todos los servicios públicos e infraestructura. Se caracterizan por tener un gran tamaño (en promedio 25.000 a 35.000 m²) y dividirse en grandes parcelas que pueden acoger parques industriales. Sin embargo, en algunos países el concepto de polígono industrial y parque industrial es indiferente. España es el país que concentra este tipo de aglomeración, en la actualidad existen alrededor de 1745 polígonos en diversos sectores industriales.

- **Parque Industrial**

El parque industrial es una forma de aglomeración de industrias en un mismo espacio geográfico delimitado, el cual se encuentra fraccionado y dotado de los servicios de infraestructura. Esta forma de organización está orientada a objetivos comunes como la disminución de los costos de producción, beneficios tributarios, sostenibilidad ambiental, accesibilidad de mano de obra especializada, y complementariedad en los procesos productivos.

Los parques industriales son aglomeraciones industriales que se originan en iniciativas públicas o privadas que buscan atraer industrias, su conformación no es espontánea como la de los distritos, para ello los parques industriales son atractivos a las industrias gracias a los bajos costos de la infraestructura que lo conforman como por ejemplo el valor de la tierra o las exenciones tributarias.

En Colombia existen alrededor de 18 parques industriales donde se cuenta: Parque Industrial de Malambo (Pimsa) en Malambo- Atlántico, **Parque Industrial Río Norte**, Parque Industrial Macondo, Parque Industrial La Trinidad y Parque Industrial Almacarga en Barranquilla, Parque Industrial TLC de las Américas S.A en Girardota – Antioquia y Parque Industrial Ecoeficiente de Artes en Bogotá.

Es un área o territorio deslindado próximo a un puerto o aeropuerto acogido por la presunción de extraterritorialidad aduanera. Según su actividad se pueden clasificar como manufacturera, de comercio o de servicios. A continuación se desagregan por tipología:

Tabla 1. Tipos de Zonas Francas

TIPO	CLASES	EJEMPLOS	
		En Colombia	Mundo
COMERCIO	Puerto libre		Hong-Kong (China), Singapore, Bahamas freeport, Batam, Labuan, Macao
MANUFACTURA	Zona económica especial		China (southern provinces, including Hainan and Shenzhen)
	Zona empresarial		Indonesia, Senegal
	Zona franca industrial	Zona Franca de Barranquilla Zona Franca de Cartagena Zona Franca del Pacífico	Ireland, Taiwan (China), Malaysia, Dominican Republic, Mauritius, Kenya, Hungary
SERVICIOS	Zona de procesamiento de información		India-Bangalore, Caribbean
	Zona de servicios financieros		Bahrein, Dubai, Caribbean, Turkey, Cayman
	Zona franca comercial		Jebelali, Colon, Miami (USA FTZ) Mauritius, Iran

Fuente: Elaboración propia-Datos CZFA

A continuación se describen las zonas francas existentes en Colombia:

<u>Zonas Francas Declaradas</u> Rionegro - Antioquia Cartagena- Bolívar Bogotá-Cundinamarca Palmira-Valle del Cauca: Palmaseca Palmira-Valle del Cauca: Del Pacifico Barranquilla-Atlántico Cartagena- Bolívar Cúcuta- Norte de Santander Santa Marta - Magdalena Armenia- Quindío Sopo- Cundinamarca <u>Zonas Francas Permanentes</u> Barranquilla_ Atlántico La Dorada-Caldas Galapa-Atlántico Cartagena-Bolívar Cota-Cundinamarca Funza-Cundinamarca Apartadó-Antioquia Santa Marta-Magdalena Mosquera-Cundinamarca Cartagena-Bolívar Tocancipá-Cundinamarca Puerto Tejada. Caloto, Guachené	<u>Zonas Francas Permanentes Especiales</u> Cervecería del Valle S.A Biocombustible Sostenibles del Caribe S.A. Maquilagro Agroindustriales del Cauca Argos Cyplac Kcag Corferias S.A. Ecodisel Colombia S.A. Estrategias Contac Center Colombia Paul Calley S.A. Siemens Macnufacturing S.A. Pepsico Alimentos LTDA Acerias Paz del Río Terminal de Contenedores de Buenaventura Vidrio Andina S.A Refinería de Cartagena S.A. Sociedad portuaria de Santa Marta Contecar S.A. Colombina del Cauca S.A. Termoflores S.A. Papel Fibras S.A. Ceramica San Lorenzo Industrial de Colombia Praxair Gases Industriales LTDA Alimentos Cárnicos ZF Santafé S.A. TelemakSpain S.L. Sucursal Colombia Avanza BPO Colombia S.A. Clínica Portoazul S.A. Hospital San Vicente de Paul Paspenta SA Sucursal Colombia Papeles del Cauca S.A.
--	---

- **Barrio Industrial**

El barrio industrial es la forma de aglomeración más pequeña, en la que se concentran los servicios conexos a las industrias relacionados con mano de obra (como complejos habitacionales, alimentación y servicios de salud), y proveedores, como materias primas, comunicaciones y servicios en general.

- **Eco-parques industriales**

Shi, Chertow, Song. (2010) lo definen como *“la formación de una simbiosis entre empresas industriales con un enfoque colectivo para obtener ventaja competitiva relacionada con el intercambio físico de materiales, energía, agua, y sus derivados. Las claves de la simbiosis industrial es la colaboración y las posibilidades de sinergia que ofrece la proximidad geográfica”*.

En contraste, Lowe, Moran y Holmes (1995) los definen como *“una comunidad de producción de empresas de servicios que buscan mejorar el medio ambiente y el desempeño económico a través de la colaboración en el manejo de temas ambientales y recursos (incluida la energía, agua y materiales). Al trabajar en conjunto, la comunidad de negocios busca un beneficio colectivo mayor que los beneficios de cada una de las empresas trabajando de forma individuales”*

3.1.3. Definición de criterios físicos del Distrito de Buenaventura y su relación con el departamento del Valle del Cauca

A partir del análisis de las principales características físicas del Distrito de Buenaventura, a continuación se presentan los criterios básicos definidos para la identificación de referentes internacionales de aglomeraciones industriales que permitirían el desarrollo productivo de la región.

ITEM	DESCRIPCIÓN
Territorio	6.078 km ²
Población	370.000
Temperatura	32 C
Distancia de la capital del departamento	128 km
Infraestructura	Puerto, Malla vial, Aeropuerto naves livianas
Principales actividades económicas	Pesca, Madera y turismo
Tipología de región	Bio-región

3.1.4. Identificación de aglomeraciones internacionales según las similitudes con el Distrito de Buenaventura

Las aglomeraciones industriales se han definido a partir de la teoría de la localización donde se obtienen beneficios de la cercanía entre empresas a nivel de conocimiento, proveedores, mano de obra especializada y disminuciones en los costos de producción. Sin embargo, el reciente interés por la sostenibilidad ambiental y la contaminación de los recursos han llevado a la construcción de propuestas donde la producción se realice de forma sostenible, eficiente y de alta productividad.

Desde esta perspectiva, los Eco-parques industriales se han convertido en alternativa para el desarrollo productivo de los países de Asia, Europa y Norte América. Algunos ejemplos de este tipo de aglomeración se presentan en la zona de Asia Pacífico, como puede observarse en la Tabla 2. En Latinoamérica, sobresalen los casos del Ecopolo EIP o Santa Cruz EIP en Rio de Janeiro.

Tabla 2. Eco parques industriales de Asia Pacífico

Países	Agencias que participan	Iniciativas
Australia	Western Australian Water Corporation, University of Canberra	Shenton Sustainability Park, Synergy Park Brisbane
China	SEPA, UNEP, Dalian University of Technology, Tsinghua University of IE Team, Dalhousie, Indigo, GTZ	Dalian, Yantai, Soo Chow, Tianjin, Guiging, Yixing, Taihu, Shanghai, Chong Yuan, Guiyang and Jiangsu
Philippines	UNDP PRIME and EPIC projects, Yale University, USAEP	Laguna International Industrial Park, Light Industry and Science Park, Carmelray Industrial Park, LIMA, Laguna Technopark, Philippine National Oil Company Petrochem Industrial Park, Clean City Center project (USAID).
Indonesia	Kaiserslautern UniversityLingkungan (LIK),	Tangerang; Semarang; IndustriSona Maris
India	Kaiserslautern University, ICAST, Technology Exchange Network	Naroda; Tirupur Textile sector; Tamil Nadu tanneries; Calcutta foundries; Tamil Nadu paper/sugar; Bangalore water project; Ankleshwar, Nandeseri, Thane–Belapur.
Malaysia	USAEP	LHT resourceslinkage
Japan	UNEP, Tokyo–Osaka–Toyo University, Japanese government	16 ecotowns (e.g. Kitakyushu, Itabashi), Fujisawa, Toyota city.
Korea	NCPC Korea	15 year three-phase Master EIP Plan launched in 2003
Taiwan	ITRI, Taiwangovernment, academe	Tainan Technology and Industrial Park, Changhua Coastal Industrial Park;
Vietnam	Amata developer, USAEP, University of Natural Sciences	Amata (environment management), Hanoi Sai Dong II (feasibility study).
Thailand	GTZ, IEAT	Industrial Estate Authority of Thailand plans (Map Ta Phut, northern region, AmataNakorn, eastern sea-board, Bang Poo); SamutPrakarn province CPIE project (ADB-funded); Bangkok (Panapanaan).
Singapore	JTC developer, National University of Singapore Architecture Department.	Jurong Island Industrial Park
Sri Lanka	Ministry of Economic and Industrial Development	ADB supported major policy studies in 2002

Fuente: Chiu, Yong-2004

Como se describe en la Tabla 2, China es uno de los países que más ha desarrollado y aplicado el concepto de eco parque industrial. Una de las iniciativas de política pública de mayor impacto ha sido el programa EIP de 2.000, con el que se habían aprobado 27 parques de este tipo a 2.007. Sin embargo, el desarrollo de aglomeración empresarial de eco parques más importante ha sido Tianjin Economic-Technological Development Area (TEDA).

TEDA se creó en 1984 como una de las catorce zonas económicas nacionales de China. Está constituida por: el Parque Industrial de Microelectrónica – Xiquing; el Parque Científico e Industrial Yat-Sen; y EEDA Parque Industrial que cuenta con Tianjin Zona Franca de Exportación, el Parque Industrial de Micro Electrónica de Jinnan y la zona Industrial de Nangang.

Además, se caracteriza por tener un amplio desarrollo institucional y de infraestructura para el desarrollo productivo sostenible, las Tablas 3 y 4 describen estos aspectos.

Tabla 3. Cronología del desarrollo de instituciones ambientales en TEDA

Año	Principales acontecimientos
1984	Se crea TEDA
1990	TEDA establece su Oficina de Protección Ambiental (EPB).
1996	TEDA amplía su Oficina de Protección Ambiental entre las empresas vinculadas.
1998	Motorola obtiene la primera certificación ISO 14001 en TEDA.
2000	TEDA es la certificación ISO 14001.
2000	SEPA nombra a TEDA como una zona de demostración nacional de la norma ISO 14001.
2001	TEDA publica su reporte anual de desarrollo.
2002	TEDA firma la Declaración Internacional sobre Producción Limpia.
2002	TEDA comenzó a formular un plan de desarrollo de EIP.
2003	Se crea y aprueba el plan de desarrollo de TEDA EIP.
2004	SEPA nombra TEDA como un Estudio Nacional de EIP.
2004	Se establece el Club de Minimización de Residuos.
2005	Se inicia el sistema de gestión logotipo de residuos sólidos industriales.
2005	CNDR nombra TEDA como piloto nacional de la zona industrial de economía circular.
2008	Los Ministerios de Protección del Medio Ambiente, Comercio, y Ciencia y Tecnología nominan a TEDA como uno de los tres primeros EIP nacionales de demostración.

FUENTE: Shi H, Chertow M, Song Y. (2010)

Tabla 4. Cronología del desarrollo de infraestructura básica del medio ambiente en TEDA

Año	Principales actividades
1987	Se establece la Corporación de Desarrollo Ambiental de TEDA.
1995	Entra en funcionamiento la Planta de Tratamiento de TEDA en su fase 1.
1998	Entra en funcionamiento la Planta de Tratamiento de TEDA en su fase 1.
2000	Entra en funcionamiento la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales de TEDA.
2001	Entra en funcionamiento la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales galvanoplástica.
2002	Se instala un sistema de desulfuración de gases de combustión.
2002	El vertedero de basura doméstica Hangu comenzó la operación.
2003	La planta de regeneración de agua TEDA (Fase 1) se pone en funcionamiento.
2003	Se pone en funcionamiento la planta de combustión en lecho fluidizado de cogeneración central.
2004	Se pone en operación Tianjin Shuanggang de residuos a energía.
2004	Se pone en operación el BinhaiMass Rapid TransitSystem.
2007	Se pone en operación la primera planta desalinizadora de agua de mar.
2007	Se pone en operación el centro de tecnología de reciclaje de residuos electrónicos.

FUENTE: Shi H, Chertow M, Song Y. (2010)

Principales sectores industriales desarrollados en TEDA

1) La industria electrónica y de telecomunicaciones, sector que cuenta con empresas representativas del mercado mundial como Motorola, Samsung Group, Honeywell, Panasonic; Esta industria genera una oferta de productos electrónicos tales como teléfonos móviles, pantallas LCD, cámaras de video digitales, cámaras digitales.

2) La industria automotriz y de maquinaria, dirigido por FAW Toyota Motor, Great Wall Motor, Automóviles Xingma y Qingyuan Electric Vehicle, Fujitsu Ten, Electrónica DENSO, Yazaki, Intex Auto, Continental AutomotiveSystems, Aisin, AW, Jin y Zhu. La oferta de productos del sector la componen automóviles y accesorios para automóviles.

3) La industria Bio-farmacéutica, sector que cuenta con reconocidas empresas como Novozymes, Novo Nordisk, y GSK, CROs, Asymchem App TecWuxi, Zhongxin, Jinyao, Healthily. El sector a se ha enfocado al desarrollo de I + D e industrialización en la biotecnología, la biomedicina y la medicina China moderna.

4) La industria de Alimentos y Bebidas, sector liderado por empresas como Tinghsin Internacional, COFCO, Nestlé, Bunge ChiaTai, Cargill, Coca Cola y Pepsi Cola. El sector maneja una producción de alimentos de alta inocuidad, a través de los mejores proveedores de materias primas y la supervisión para asegurar procedimientos de salubridad en los alimentos.

5) La industria de nuevos materiales, energía y la industria ecológica de Protección del Medio, sector liderado por Kyocera, Qingyuan Electric Vehicle, Toho y Motimo. El sector posee un sistema

de vientos, de proveedores de partes y de aerogeneradores que han hecho una cadena industrial completa de la energía eólica en la región para abastecer no solo TEDA sino a la región en general.

6) La industria de la Maquinaria, dirigida John Deere, Otis, Honeywell, y Schneider, COSO, Zollern, MetsoMinerals, AUMA, Bornemann CNPC Bohai, Dongfang y Tianjin Machinery& Electric Industry. Su oferta de productos genera bienes tales como ascensores, maquinaria petroquímica, equipo de viento de energía, maquinaria agrícola, maquinaria metalúrgica, transmisión y distribución de maquinaria.

7) La industria petroquímica, sector liderado por empresas como Dow Chemicals, Mitsui, Itochu, Marubeni, Nissholwai, Bridgestone, Sekisui, Kumho, LG, Akzo Nobel, PPG, Cabot, Lafarge, y Eastman. Gracias a su rica reserva de petróleo, gas natural, y la sal cruda, Tianjin cuenta con sólida capacidad de petroquímica. Es la única ciudad China que reúne a Petro China, Sinopec, CNOOC y Sinochem (entre los cuatro grandes de propiedad estatal de China petroquímica empresas).

8) La industria de la aviación, sector liderado por empresas como Tianjin Aerospace Long March Rocket Manufacturing Co., Ltd, Tianjin Aerospace Long March Technology Development Co., Ltd., Tianjin Aerospace Hydraulic Pressure Equipment Co., Ltd., Tianjin Shenzhou Technology Development Co., Ltd., Tianjin Aerospace Shenzhou Satellite Application Co., Ltd., Tianjin Aerospace Shenzhou Satellite Technology Co., Ltd., Tianjin Aerospace Beidou Technology Development Co., Ltd., Aerospace Shenzhou Environment Engineering Co., Ltd., Aerospace Shenzhou Aircraft Co., Ltd., Tianjin Shenzhou General Data Technology Co., Ltd., Aerospace Age Property Development (Tianjin) Co.

9) Servicios de logística e infraestructura. Este sector lo componen entidades financieras, de logística y de outsourcing. Algunas de ellas son los bancos como SCB, HSBC, Citibank, MizuhoCorporate Bank y la Compañía de Finanzas de Motorola y empresas de outsourcing como CSC, ACS, IBM, PharmWuxi, Vimicro, SCB centro de operaciones y Tencent.

3.1.5. Algunas posibles similitudes entre Buenaventura y TEDA como referente para aglomeración empresarial

Los principales factores comunes entre la región de Buenaventura y de TEDA en Tianjin se orientan en cuatro aspectos básicos:

- **Zona portuaria**. La región de Tianjin en China como Buenaventura en Colombia, se encuentran ubicadas en zonas portuarias, esto ha favorecido el desarrollo de ventajas competitivas para el desplazamiento de bienes y servicios en la región de Tianjin. En el caso de Buenaventura, el

desarrollo de una aglomeración cerca al puerto favorecería la concentración empresarial, la logística para el movimiento de mercancías y la capacidad de ampliar la producción regional.

- ***Alianzas público privadas.*** Tanto en la zona de Tianjin en China como en Buenaventura se han generado alianzas entre el sector privado y público para desarrollar proyectos de impacto socioeconómico. En el caso de Tianjin, este tipo de alianzas ha permitido el desarrollo de un modelo de renovación económica, urbana y de infraestructura para la competitividad de un país. En el caso de Buenaventura, implementar modelos de renovación económica permitiría mejorar sus niveles de desarrollo productivo y con ello, generar impacto social.
- ***Puertos competitivos.*** Los puertos de Tianjin y Buenaventura tienen en común que son los de mayor impacto en la región en la que se ubican. En el caso de China, TEDA ha promovido el desarrollo de políticas de Puertos Verdes como factor de competitividad internacional. Para Buenaventura implementar este tipo de políticas desde una aglomeración empresarial se convertiría en un factor de competitividad como lo es en puertos internacionales como Kaohsiung Harbor en Taiwan.
- ***Enfoque regional de sostenibilidad ambiental.*** La región de TEDA en Tiajin y Buenaventura tienen en común el enfoque de sostenibilidad ambiental en el desarrollo de sus políticas regionales. En Tiajin, la implementación de un eco parque auto sostenible en el suministro de servicios públicos como agua y energía se orienta a disminuir los costos y generar un menor impacto ambiental de la producción industrial. En el caso de Buenaventura, al definir el Valle del Cauca como una bio-región, permite el desarrollo de su potencial para la generación de mercados verdes, especialmente en aquellos sectores promisorios como los recursos pesqueros y madereros.

3.2. IDENTIFICACIÓN DE REFERENTES PORTUARIOS NACIONALES E INTERNACIONALES PARA BUENAVENTURA

Para impulsar el desarrollo del Distrito de Buenaventura, la autoridad portuaria no sólo juega un papel esencial en el tráfico exterior, sino que es y debe ser un promotor del progreso de su gente, de su economía y de su dinámica como ciudad. En consecuencia, el objetivo de este punto es Identificar referentes portuarios nacionales y/o internacionales para el puerto de Buenaventura que sirvan como Benchmarking en futuros emprendimientos para determinar las líneas de acción estratégicas para el desarrollo integral del puerto.

3.2.1. Metodología para la identificación de referentes portuarios nacionales e internacionales para Buenaventura

La identificación de referentes portuarios se desarrolló en dos fases:

- **Primera fase:** *Análisis del contexto internacional y presentación de Rankings de movimiento portuario.* En la primera fase se hace una pequeña descripción del contexto internacional en materia de la actividad portuaria y la tendencia a la competitividad mundial. Igualmente, se presentan los Rankigs 2010 a nivel Mundial y de Latinoamérica y el Caribe en movimiento portuario de contenedores como ejes claves para el ejercicio de *Identificación* de referentes portuarios para Buenaventura.
- **Segunda fase:** *Identificación de posibles referentes portuarios para Buenaventura de acuerdo a sus necesidades.* En la segunda y última fase se desarrollan los criterios establecidos para la identificación de los referentes portuarios para el puerto de Buenaventura, los cuales son: 1) Las necesidades de desarrollo portuario identificadas para Buenaventura, 2) Los Factores que favorecen el desarrollo portuario de Buenaventura y 3) Identificación de referentes portuarios en Latinoamérica y en el Caribe que hayan impulsado estos factores en sus acciones de desarrollo.

3.2.2. Análisis del desarrollo portuario en el mundo e identificación de Factores de competitividad portuaria

En el mundo existen más de 6.000 puertos, aunque sólo unos pocos centenares tienen realmente una importancia significativa en un contexto global concentrando la mayor parte del tráfico marítimo.

Tradicionalmente los puertos han sido lugares de resguardo de las embarcaciones en los que se podían desarrollar con facilidad las operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque. De hecho el crecimiento y desarrollo de algunas ciudades se ha debido en gran medida a la existencia de un puerto junto a ellas en los que estas actividades se han podido llevar a cabo en condiciones idóneas, como es el caso de Londres o de Montreal ubicadas al resguardo de los ríos Támesis y Sr. Lawrence, respectivamente.

Hoy en día, la actividad portuaria contribuye a la independencia económica de las naciones y representa un factor estratégico en su comercio internacional. Los puertos contribuyen al desarrollo de los países, no sólo por el hecho de jugar un papel esencial en el tráfico exterior, sino porque también actúan como promotores del crecimiento de las áreas en las que están emplazados, promueven determinados tráfico, generan ingresos para las tasas portuarias, crean empleo, etc.

Un factor importante a mencionar para este desarrollo de los puertos es la aparición del contenedor después de la segunda guerra mundial, este ha causado una auténtica revolución en el diseño de los puertos cambiando enormemente su aspecto físico. En efecto, el empleo de contenedores, junto con el uso de equipamiento especial para su manipulación hace que los procesos de carga y descarga de un buque sean mucho más rápidos que en el caso de cargas no contenedorizadas.

En este sentido, el actual papel que juegan los puertos en la economía mundial ha sido consecuencia de un proceso lento que se ha desarrollado a la par del comercio mundial, pero que

en las últimas décadas se ha catalizado por factores como la globalización económica, el desarrollo en las tecnologías del transporte, la integración de las cadenas logísticas, la búsqueda de economías de escala y reducción de costes, etc.

En el contexto global, hoy en día, los puertos compiten en un cuádruple sentido. Primero, los puertos compiten entre si para ser puerta de entrada de las mercancías a los centros de consumo; en este caso, los factores de competitividad son críticos a la hora de seleccionar una u otra alternativa.

Segundo, no sólo compiten con otros puertos como centros intermodales de transporte sino que compiten con otros centros de intercambio y transferencia de mercancías. En efecto, si hasta hace unos años el frente más importante en los puertos era el frente marítimo, cada vez más la vertiente terrestre de los mismos cobra mayor importancia, es por ello que esta orientación hacia tierra les hace competir con otros centros de intercambio de mercancías, zonas de actividad logísticas e incluso con otros centros industriales y de producción.

Tercero, compiten con otros modos de transporte, competencia que actualmente está siendo apoyada por la Unión Europea. Un ejemplo de esta competencia es el desarrollo de líneas de *Short Sea Shipping* (que podría traducirse por navegación de corta distancia o cabotaje de corta distancia). Su objetivo es el de establecer rutas marítimas capaces de competir con la carretera mediante el embarque de camiones completos o sus remolques y que permitan la descongestión de la saturada red vial europea.

Y cuarto, la liberalización de servicios y la creciente aparición de operadores privados de empresas estibadoras hace que dentro de un mismo puerto exista competencia entre sus diferentes terminales de carga.

Factores de competitividad portuaria

Teniendo en cuenta la dinámica competitiva de los puertos en el mundo, es necesario reconocer que para enumerar “Factores de competitividad portuaria” que nos señalen los puertos más competitivos en el mundo es inevitable explorar la complejidad y el dinamismo del mercado internacional, las características y necesidades específicas de cada país y de cada zona portuaria, los antecedentes políticos y económicos de cada país, entre otras variables determinantes.

No obstante, se han identificado algunos “Factores” que permiten ilustrar las líneas de desarrollo en las que las Zonas Portuarias deben hacer énfasis para competir en el mercado internacional. Estos “Factores” son:

1. La Situación Geográfica
2. La Seguridad Portuaria
3. Gestión Medioambiental
4. Infraestructuras adecuadas
5. El desarrollo de la Tecnología de Comunicaciones
6. Costos y Productividad

Aunque no existen datos que especifiquen los resultados a nivel mundial de una evaluación de estos “Factores” para cada puerto en el mundo (por la multiplicidad de variables e información que exigiría), si existen diferentes “Rankings” que realizan Organizaciones Internacionales (como Banco Mundial, CEPAL, AAPA) que permiten evidenciar el movimiento de los puertos en el mercado internacional, reconociendo que para que un Puerto mueva mas de 20 millones de TEUs² necesita de un gran esfuerzo de recursos, personas, instituciones y condiciones que podrían integrar los “Factores” mencionados anteriormente.

En este sentido, para poder identificar unos referentes portuarios nacionales y/o internacionales para el puerto de Buenaventura que sirvan como Benchmarking y que impulsen su desarrollo en el corto, mediano y largo plazo; tomaremos en cuenta los “Rankings” de movimiento portuario de contenedores publicados para el Mundo y para la región de Latinoamérica y el Caribe, siendo ésta la región en donde se encuentra ubicado.

Rankings de movimiento portuario de contenedores

La Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) clasifica los puertos del mundo cada año de acuerdo a su capacidad de volumen, el tráfico de contenedores, el número de pasajeros de cruceros, los ingresos y la capacidad de almacenamiento, entre otros criterios. A continuación se presenta en la Tabla 5 los primeros 10 puertos en el Ranking mundial de movimiento portuario de contenedores del 2010:

Tabla 5. Los 10 primeros puertos a nivel mundial en movimiento portuario de contenedores 2010

Top 10 MOVIMIENTO PORTUARIO DE CONTENEDORES - 2010 (Millones -TEUS)				
Rank 2010	Puerto	Pais	2009	2010
1	Shanghai	China	25,00	29,07
2	Singapore	Singapore	25,86	28,43
3	Hong Kong	China	21,04	23,70
4	Shenzhen	China	18,25	22,51
5	Busan	Korea del Sur	11,98	14,19
6	Ningbo-Zhoushan	China	10,50	13,14
7	Guangzhou Harbor	China	11,20	12,55
8	Qingdao	China	10,26	12,01
9	Dubai	Dubai	11,10	11,60
10	Rotterdam	Holanda	9,74	11,14

Fuente: Elaboración propia basado en American Association of Port Authorities. Web: www.aapa-ports.org.

² Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies.

Como se puede evidenciar en la Tabla anterior estos diez puertos: Shanghai (China), Singapore (Singapur), Hong Kong (China), Shenzhen (China), Busan (Corea del Sur), Ningbo-Zhoushan (China), Guangzhou Harbor (China), Qingdao (China), Dubai (Dubai) y Rotterdam (Holanda); son los primeros en movimiento portuario de contenedores en el mundo, siendo China el país con mayor representación de puertos en esta lista. Hoy en día China ha tomado un papel protagónico en el desarrollo portuario del mundo, dinamizando la competencia con puertos que tradicionalmente han repuntado en este ranking como Singapur, Rotterdam y Hamburgo (que no aparece en este listado).

Por otro lado, y ubicándonos más en la región en donde se encuentra ubicado geográficamente el puerto de Buenaventura, la CEPAL elabora anualmente el Ranking de movimiento portuario contenedorizado de América Latina y el Caribe, el cual se realiza a partir de información pública o proporcionada por los propios puertos u organizaciones nacionales a la CEPAL. En la siguiente Tabla 6, se presentan los 20 primeros puertos en movimiento portuario de contenedores de América Latina y el Caribe 2010. Se hizo línea de corte en el puesto No. 20 del Ranking ya que corresponde a la posición del puerto de Buenaventura Colombia.

En este Ranking podemos observar que el movimiento de contenedores del puerto de Buenaventura para el 2010 (662.821 TEUs) es casi la quinta parte que el movimiento del puerto número 1 del listado que corresponde a Puerto Colon (2.810.657) ubicado en la Provincia de Colón en Panamá. Igualmente, se puede comparar el movimiento con el puerto número 1 del Ranking Mundial, Shanghai (China), que movilizó en el año 2010 aproximadamente 29.000.0000 de TEUs.

Indiscutiblemente, reconociendo las diferencias demográficas y geográficas que impactan en estos resultados, es evidente el nivel de desarrollo portuario que existe en Asia, Europa y Norte América (el Puerto de los Ángeles en California ocupa la posición número 20 de este mismo ranking en el 2010). En consecuencia, para nombrar referentes portuarios para Buenaventura es preciso y prudente ubicarse en la región Latinoamérica y Caribe para tener modelos de puertos que compartan algunas características culturales, políticas y económicas entre si y así las brechas con Buenaventura en su proceso de desarrollo portuario sean más alcanzables en el corto, mediano y largo plazo.

Tabla 6. Los 20 primeros puertos en movimiento portuario de contenedores de América Latina y el Caribe - 2010

RANKING MOVIMIENTO PORTUARIO DE CONTENEDORES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE - 2010				
TEUs Totales movilizados				
RANK 2010	PUERTO	PAIS	REGIÓN	TEUS 2010
1	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	Centro	2.810.657
2	Balboa	Panamá	Centro	2.758.506
3	Santos	Brasil	Sur	2.715.568
4	Kingston	Jamaica	Centro	1.891.770
5	Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	Sur	1.730.831
6	Cartagena (inc. S.P.R,El bosque,Contecar,ZP)	Colombia	Sur	1.581.401
7	Manzanillo	México	Centro	1.509.378
8	Callao	Perú	Sur	1.346.186
9	Freeport	Bahamas	Centro	1.125.000
10	Guayaquil	Ecuador	Sur	1.093.349
11	Caucedo	República Dom.	Centro	1.004.901
12	Itajai (inc.Navegantes)	Brasil	Sur	957.130
13	Valparaíso	Chile	Sur	878.787
14	San Antonio	Chile	Sur	870.719
15	Limón-Moin	Costa Rica	Centro	858.176
16	Lázaro Cárdenas	México	Centro	796.011
17	Puerto Cabello	Venezuela	Sur	...
18	Veracruz	México	Centro	677.596
19	Montevideo	Uruguay	Sur	671.952
20	Buenaventura	Colombia	Sur	662.821

Fuente: Elaboración propia basado en INDEX-CEPAL 2010

3.2.3. Identificación de posibles referentes portuarios para Buenaventura de acuerdo a sus necesidades

De acuerdo a la Tabla anterior, los puertos de Colón (Panamá), Balboa (Panamá), Santos (Brasil), Kingston (Jamaica), Buenos Aires (Argentina), Cartagena (Colombia), Manzanillo (México), Callao (Perú), Freeport (Bahamas), Guayaquil (Ecuador), Caucedo (República Dominicana), Itajai (Brasil), Valparaíso (Chile), San Antonio (Chile), Limón-Moin (Costa Rica), Lázaro Cárdenas (México), Puerto Cabello (Venezuela), Veracruz (México) y Montevideo (Uruguay) pueden llegar a ser referentes para el Puerto de Buenaventura, ya que pertenecen a la misma región de Latinoamérica y el Caribe, lo cual indica que comparten en cierta medida características físicas, culturales, políticas y económicas.

Igualmente, estos puertos están por encima de la posición obtenida por el puerto de Buenaventura lo que puede dar a entender que cuentan con mayores niveles de desarrollo en sus

“Factores de competitividad” y que han trabajado como país, como región, como ciudad, como zona portuaria y/o como operadores portuarios en diferentes esfuerzos que les han permitido obtener un mejor resultado en el comercio internacional.

En este sentido, como se mencionaba en el punto anterior estos “Factores de competitividad portuaria” requieren de un riguroso estudio en cada puerto para ser evaluados y obtener datos estandarizados que permitan comparar los resultados con los demás puertos.

Sin embargo, para identificar referentes portuarios que sirvan como modelos para impulsar el desarrollo portuario de Buenaventura, teniendo en cuenta esta limitación de datos estandarizados, y que para llegar a nombrarlos no es necesario entrar en ese riguroso estudio; si es pertinente identificar las necesidades prioritarias de desarrollo para el puerto de Buenaventura y establecer respectivamente los factores de desarrollo que lo van a impulsar, para así identificar los puertos que dentro de los primeros 20 puestos en el Ranking de la CEPAL (2010) hayan emprendido en sus acciones de desarrollo portuario alguno de estos factores establecidos.

A continuación se presenta una breve descripción de los criterios definidos para nombrar los referentes portuarios para Buenaventura:

- Descripción física general de los puertos: Permite conocer la capacidad natural del puerto, sus limitaciones de desarrollo físico y sus posibilidades de crecimiento. Igualmente, bajo esas descripciones es posible identificar las ventajas comparativas de cada puerto desde esta dimensión física. Este criterio no es determinante sino que sirve para ampliar el conocimiento general de cada uno de los puertos.
- Las necesidades de desarrollo portuario identificadas para el puerto de Buenaventura: A partir de la realización del diagnóstico socioeconómico de Buenaventura en el Capítulo 4 y de la revisión bibliográfica de diferentes estudios realizados al Distrito, se identificaron cuatro necesidades prioritarias que tiene el puerto (reconociendo que pueden ser más en la lista de necesidades) para impulsar su desarrollo.
- Factores que favorecen el desarrollo portuario de Buenaventura: De acuerdo a las necesidades identificadas se plantean respectivamente cuatro factores determinantes para favorecer el desarrollo portuario de Buenaventura.
- Identificación de referentes portuarios en Latinoamérica y en el Caribe que hayan impulsado estos factores en sus acciones de desarrollo. Señalamiento de los puertos que dentro de los primeros 20 puestos en el Ranking de la CEPAL (2010) hayan emprendido en sus acciones de desarrollo portuario alguno de estos factores establecidos. Esta elección de puertos se hizo a partir de: revisión bibliográfica, revisión de las páginas oficiales de los puertos, noticias recientes y consulta con expertos en las diferentes entrevistas y grupos focales realizados.

Teniendo en cuenta los criterios definidos arriba, en el Anexo 1 se presenta la *Descripción Física* de los primeros 20 puertos en el Ranking de la CEPAL (2010), caracterizando dimensiones del canal, anclaje, muelle de carga y terminal petrolero, al igual que la clasificación de tipo de puerto y tamaño de Puerto y el tamaño máximo del buque que puede ingresar por el canal.

Continuando con el desarrollo de los criterios establecidos para la identificación de los referentes portuarios para el puerto de Buenaventura, en la siguiente Tabla 7 se puede observar el cruce entre los tres últimos criterios: 1) Las necesidades de desarrollo identificadas para el puerto, 2) Los Factores que favorecen el desarrollo portuario de Buenaventura y 3) Identificación de referentes portuarios en Latinoamérica y en el Caribe que hayan impulsado estos factores en sus acciones de desarrollo. Estos criterios se desarrollan en las 3 columnas de la tabla y se relacionan respectivamente de forma horizontal, en donde se evidencia la interrelación Necesidad-Factor-Referentes para identificar de esta manera, cuales puertos han emprendido en sus acciones de desarrollo portuario los factores identificados correspondientes a una necesidad específica.

Tabla 7. Identificación de referentes portuarios nacionales e internacionales para el puerto de Buenaventura según sus necesidades de desarrollo actuales

IDENTIFICACIÓN DE REFERENTES PORTUARIOS NACIONALES E INTERNACIONALES PARA EL PUERTO DE BUENAVENTURA SEGÚN SUS NECESIDADES DE DESARROLLO ACTUALES		
NECESIDADES IDENTIFICADAS EN EL PUERTO DE BUENAVENTURA	FACTORES DE DESARROLLO	PUERTOS EN LATINOAMERICA Y EL CARIBE
Consolidación de una Institución que pueda coordinar y ejecutar las acciones e inversiones requeridas para el Puerto, con una perspectiva común para los diferentes terminales.	AUTORIDAD PORTUARIA DE ADMINISTRACIÓN PARA LOS DIFERENTES TERMINALES	PUERTO COLON (Panamá) , BUENOS AIRES (Argentina), MANZANILLO (México), MONTEVIDEO (Uruguay)
Inversión en Infraestructura básica del Puerto (canal de acceso, patios de contenedores y bodegas de almacenamiento), de acceso terrestre y férreo, y de capacidad de servicio a las naves, a la carga y a las tripulaciones.	INFRAESTRUCTURA / TECNOLOGIA	BALBOA (Panamá), VALPARAISO (Chile), CARTAGENA (Colombia)
Optimización de las operaciones logísticas	OPRACIONES LOGISTICAS EFICIENTES	MANZANILLO (México), SANTOS (Brasil), CARTAGENA (Colombia)
Abrirse a nuevos mercados, aumentar la carga para todo el puerto con la consolidación de nuevos clientes en el mundo. Gerentes portuarios con capacidad de negociación.	CONSOLIDACIÓN DE NUEVOS MERCADOS	EL CALLAO (Perú), GUAYAQUIL (Ecuador), VALPARAISO (Chile), SAN ANTONIO (Chile)

Fuente: Elaboración propia equipo del Proyecto Agenda de Competitividad para Buenaventura

De acuerdo al ejercicio realizado con la determinación de los criterios, podemos identificar un grupo de 3 o 4 puertos que pueden ser referentes para Buenaventura en cada uno de sus Factores de Desarrollo.

Hay que señalar que todos los puertos en el Mundo y en la región Latinoamérica y Caribe de alguna u otra manera hacen grandes emprendimientos y esfuerzos en estos cuatro factores y muchos otros más. Sin embargo, de acuerdo a la revisión bibliográfica, a la revisión de las páginas oficiales de los puertos, noticias recientes y la consulta con expertos en las diferentes entrevistas y grupos focales realizados, permitieron identificar que estos referentes portuarios nombrados en la Tabla 7 han realizado grandes desarrollos superando factores similares que hoy son limitantes en Buenaventura, lo cual los ha posicionado en una buena parte del mercado internacional del movimiento portuario.

3.3. ANÁLISIS DE UN EJEMPLO CERCANO DE CONCERTACIÓN PÚBLICO-PRIVADA PARA LA TRANSFORMACIÓN PORTUARIA DE CIUDAD: CASO GUAYAQUIL

Teniendo en cuenta el análisis de Ventajas y Desventajas competitivas de Buenaventura realizado en el Capítulo 4, es evidente identificar algunos factores que han limitado el desarrollo de Buenaventura como Ciudad-Puerto. Siendo uno de ellos la ausencia de trabajo interinstitucional entre entidades privadas, el sector público y la sociedad civil con objetivos a largo plazo que permitan la continuidad y el reconocimiento de Buenaventura como eje importante para el desarrollo no solo de la región sino también del país.

En consecuencia, la falta de una institucionalidad sólida, con visión de desarrollo y baja capacidad de regulación y de gestión en el Distrito ha generado una cultura de la informalidad en todos los niveles (político, económico, empresarial, social, etc.), lo cual no permite desarrollar programas continuos y de alto impacto para el desarrollo de Buenaventura.

En este sentido, es interesante presentar el caso de Guayaquil, como una ciudad que ha tenido grandes transformaciones que la han llevado a desarrollarse en los últimos años de una manera sin precedentes en América Latina. Su condición de capital económica, motor de la economía del país, puerto principal y ubicación geográfica, son características que han convertido a la ciudad en receptor de una importante cantidad de población que busca mejorar su condición económica y calidad de vida.

De este modo, el cambio o mejor, la transformación, no es tan drástica en cuanto a la forma de la ciudad, más si lo es en cuanto a su estructura administrativa y a la recomposición de los espacios físicos ya existentes, pero que tomaron nuevos significados para la ciudad, sus habitantes y el país.

A continuación se presentan las principales características de la transformación de Guayaquil:

Para la realización del caso se hizo revisión bibliográfica de diferentes documentos, siendo los más representativos los del arquitecto Daniel Wong Chauvet y el del Ingeniero Gustavo Jacobs M.

Datos Generales de la ciudad:

- Es la ciudad más poblada y más grande de la República del Ecuador, con un total de 2.526.927 habitantes en su aglomeración urbana según el último censo en el 2010.

- Es un centro de comercio con influencia a nivel regional en el ámbito comercial, de finanzas, político, cultural, y de entretenimiento.
- Localizada en la costa del Pacífico en la región litoral de Ecuador.
- El puerto de la ciudad es uno de los más importantes de la costa Pacífico oriental. El 70% de las exportaciones privadas del país sale por sus instalaciones, ingresando el 83% de las importaciones.
- Por su posición de centro comercial, se ha denominado a la ciudad como “la capital económica del país” esto es debido a la cantidad de empresas, fábricas, y locales comerciales que existen en toda la ciudad.
- También conocida como “*La Perla del Pacífico*”
- La ciudad de Guayaquil está organizada en 16 parroquias urbanas y 5 parroquias rurales.

Antecedentes:

- Durante las décadas previas a 1992, la ciudad de Guayaquil sufrió las devastadoras consecuencias de improvisadas y demagógicas prácticas de sus gobiernos locales.
- En la década de los 60 se trasladaron del Malecón y su centro urbano, las principales actividades portuarias al nuevo puerto al sur de la ciudad, la ejecución de los puentes que unieron Guayaquil con el resto del país, fueron algunos hechos fundamentales que aunados a la falta de planificación urbanística dieron inicio al proceso de degeneración del centro urbano. Es a partir de entonces que la ciudad comienza a darle la espalda a uno de sus recursos más importantes: el gran Río Guayas. Paralelamente se produjo el abandono del centro urbano como zona residencial, además de una intensa densificación comercial, limitándose su uso al comercio y oficinas.
- Ya para los años 90 el deterioro urbano se hacía evidente en las infraestructuras públicas y privadas, en el medio ambiente urbano, y en el desmedro en la percepción de identidad, orgullo y respeto de los habitantes por su ciudad.
- En 1992 el alcalde León Febres-Cordero ex presidente del Ecuador, al ser electo alcalde asume el reto de reconstruir la ciudad con importantes iniciativas de carácter urbano, administrativo y social, y que luego con la posta a cargo del Alcalde Jaime Nebot en el año 2001 se inició un exitoso proceso Regeneración Urbana, interviniendo diferentes sectores a través de proyectos y programas concretos, que se integran a la visión estratégica que se tiene para el desarrollo de toda la ciudad.
- En el año 2004 esta gestión fue reconocida internacionalmente por el Programa de Naciones Unidas para el desarrollo (UNDP) como un ejemplo de buena práctica de promover la gobernabilidad democrática como factor importante en la erradicación de la pobreza y promoción del desarrollo.
- En 1992, una nueva administración, fuerte y decidida, emprendería el cambio de la ciudad y, quizá, sin querer, un modelo que trascendería y que tendría fuertes influencias sobre la estructura de otras ciudades, incluso, sobre la misma capital.

Principales Características de la transformación.

Salir del desastre significó, antes que nada, recuperar la confianza y credibilidad de la ciudadanía, promover, primero, un cambio socio-cultural, proceso que, comúnmente, se resume en “*recuperar la autoestima del guayaquileño*”.

Lo asombroso de esta transformación no se centra en las imponentes y numerosas obras que tiene la ciudad y que la impulsan hacia un progreso importante. Lo verdaderamente asombroso es haberlo logrado, primero, en apenas doce años; segundo, durante la peor crisis económica de la historia del Ecuador y, tercero, en una ciudad que no tenía ningún tipo de norte.

Cuatro aspectos que se consideran como los de mayor importancia dentro de la transformación físico-urbana de Guayaquil:

1. Situación administrativa del 92 y el modelo de gestión y administrativo adoptado en distintas etapas, hasta llegar al presente (2005).
2. Movilidad pública y la infraestructura vial.
3. El caso del malecón, como percutor de un nuevo ciclo de transformaciones.
4. Proceso de “regeneración urbana”, como proyecto de punta de lanza de la actual administración de la ciudad.

1. Situación administrativa del 92 y el modelo de gestión y administrativo adoptado:

Alcaldía del Ingeniero León Febres-Cordero: (dos periodos consecutivos 1992 –1996,1996 – 2000)

- Su primera decisión fue cerrar la Municipalidad por sesenta días, para “poner la casa en orden”. Prácticamente, no existían registros e información para comenzar a trabajar, a tal punto que se debió contratar un nuevo catastro que, a cargo de la municipalidad y la Universidad de Guayaquil, se transformó en una de las herramientas de mayor utilidad para la administración. Vendría, luego, la legalización de tierras y la planificación y construcción de una red de mercados digna de una ciudad como Guayaquil.
- El modelo administrativo, fuerte, ordenado, transparente y legítimo, sentó las bases del desarrollo de Guayaquil. La ciudadanía volvió a creer en la Municipalidad.
- La segunda administración de Febres-Cordero continuaba ejecutando obras de gran magnitud, postergadas durante décadas: obras viales urbanas fueron planificadas, ejecutadas y financiadas, mediante recursos propios, créditos internacionales y ofertas del gobierno; las bases de una administración eficiente estaban trazadas, aunque aún quedaba mucho por hacer.
- Las acciones se han concentrado en rescatar áreas existentes y convertirlas en espacios urbanos de calidad, democráticos y responsables para con sus usuarios.
- Los actuales vectores de desarrollo responden a criterios relacionados con el comportamiento socio-económico de la urbe, antes que con cualquier criterio de Planificación Espacial.
- Los gobiernos de Febres-Cordero y luego Nebot, mantuvieron una misma línea, no de criterios, sino de transparencia, legitimidad y honradez.
- El municipio está haciendo lo suyo en la ciudad, pero la labor puede resultar insuficiente si no se fusiona el sector privado como actor importante en su rescate y desarrollo.
- Invertir dentro de la ciudad es, sin embargo, costoso frente a hacerlo en las afueras, donde la tierra es mucho más barata. Las políticas de planificación y la normativa urbana es, en este sentido, una herramienta indispensable para atraer la inversión hacia el interior.
- Desarrollo de Planes Maestros Generales. Proyecto Urbano como el componente catalizador de los procesos de transformación que han llevado a la ciudad del caos al orden.

- Rescatar los espacios públicos tradicionales, fomentar la ocupación de áreas céntricas como espacios para residencia, fomentar la ocupación mixta del suelo, inducir a la diversidad, vitalidad, variedad y riqueza, son, entre otros, los objetivos de desarrollo urbano de la ciudad o, al menos, de la ciudad que se está buscando.

2. Movilidad pública y la infraestructura vial:

- Infraestructura vial sería una de las intervenciones que marcó el periodo Febres-Cordero. Pasos a desnivel, túneles, ampliaciones de vías, mejoramiento de calles, permitieron proveer a la ciudad de una infraestructura vial que garantizaba una correcta y cómoda conectividad entre los diferentes sectores de la urbe.
- Se creó, en esta administración, el departamento de áreas verdes, que se encargó de rediseñar y reconstruir los parques existentes, los que, una vez concluidos, pasarían a mandos del sector privado, para su mantenimiento.
- Esta iniciativa marcó el primer precedente de un modelo de gestión jamás empleado en la ciudad, la alianza público-privada, modelo que, posteriormente, sería el cimiento del proyecto de mayor importancia en la ciudad, el Malecón 2000.
- El ordenamiento del espacio físico siempre fue un grave problema en Guayaquil: la informalidad se había tomado los parques, las plazas, las avenidas, las aceras, casi siempre con la complicidad corrupta de los agentes del orden.
- Para diciembre del 2006, se anuncia la inauguración de la primera etapa del proyecto Puerto Santa Ana, intervención público-privada que busca convertirse en un nuevo atractivo para la ciudad y, al igual que el Malecón 2000, en el catalizador de la transformación de otros sectores de la urbe.
- Se concluye el primer tramo, de siete en total, del Sistema de Transporte Público Masivo, el que busca mejorar el transporte y al ordenamiento del tráfico vehicular. (precedente el Transmilenio en Bogotá, el Trole en Quito y el sistema de transporte de Curitiba).
- El enfoque de las intervenciones urbanas comienza a salir un poco del centro, pues ya está llegando la inversión privada, y aquella otra inversión, por parte del sector público, hace necesario que se intensifique en otras áreas y en otros aspectos.
- Proyecto del Bosque Protector del Paraíso, un enorme cerro incrustado en el centro físico de la ciudad. bajo los principios de un proyecto ambientalmente sostenible, principios de conservación y educación ambiental.

3. El caso del malecón, como promotor de un nuevo ciclo de transformaciones:

- El Río Guayas, y su malecón, han sido, desde siempre, componentes de indiscutible importancia para Guayaquil. Precisamente, sería a sus orillas donde nació la ciudad y donde se desarrollaron la mayor parte de las actividades, especialmente aquellas de carácter comercial.
- Para 1963, se construye el Puerto Marítimo y el Malecón queda relegado a un segundo plano. A partir de este año, el malecón quedaría abandonado por décadas y los guayaquileños comenzarían a darle la espalda al Río.
- El Malecón Simón Bolívar comienza un proceso de degeneración que lo convierte en un lugar conocido como zona roja por su inseguridad; se lo consideraba un sector sumamente

peligroso en las noches, debido a los continuos asaltos, mendigos, prostitutas y borrachos que deambulaban, la falta de iluminación apropiada y a la venta de droga.

- Solo hasta el año 1996 cuando comienza a esbozarse las primeras ideas del proyecto de regeneración del malecón, hoy conocido como Malecón 2000, con lo que los guayaquileños volverían “a ver al Río”.
- El proyecto fue siempre concebido como un medio para recuperar el centro histórico, comercial y bancario; la memoria de los guayaquileños siempre añoró su malecón de los paseos y las tertulias, por donde había transcurrido la vida de la ciudad, desde el bullicioso astillero hasta el dinámico puerto fluvial de la madera, del café, de la pepa de oro (cacao) y del banano.
- El proyecto fue analizado en todos sus detalles y llegó a concebirse una forma de ejecutarlo.
- El crecimiento de la ciudad se debe a su malecón y a su río, y aunque, hoy, su importancia, quizá, no sea la de años atrás, pues el intenso uso comercial ha sido reducido a un uso recreacional y de contemplación, Guayaquil sigue viendo en su malecón su elemento urbano de mayor representatividad, no solo histórica, sino, también, como precedente y testigo de una transformación que aún sigue.

4. Proceso de “regeneración urbana”, como proyecto de punta de lanza de la administración de la ciudad.

- La Regeneración Urbana se constituye en uno de los componentes para alcanzar los objetivos de un desarrollo sostenible de la ciudad, y es precisamente esta visión de sostenibilidad la que hace que la recuperación de las infraestructuras urbanas no sea un fin, sino un medio donde coexisten tres dimensiones, que en conjunto, garantizan la sostenibilidad de una sociedad: la dimensión económica, la social, y la ambiental.

El inicio de la Regeneración Urbana

La estrategia inicial implementada en la ciudad de Guayaquil se fundamentó en fortalecer el centro urbano como un polo de desarrollo de usos mixtos y reafirmar la diversidad e integridad de funciones, espacios y usos de suelo. Con estas acciones se plantean los siguientes objetivos:

- Revertir el creciente deterioro de su capital de recursos urbanos, arquitectónicos, ambientales y del sentido de pertenencia de sus habitantes, producido por la falta de atención y planificación.
- Atraer la inversión inmobiliaria y aumentar la densidad del uso residencial.
- Revertir la pérdida de vitalidad causada por la alta especialización en la oferta de bienes y servicios.

El primer paso para alcanzar estas metas fue la de crear un proyecto emblemático que amalgame en un solo territorio todos los distintivos que configuran la estructura básica de la identidad Guayaquileña. La recuperación del principal borde fluvial reunía todos los requisitos necesarios: centralidad, estructura urbana heterogénea desde pasiva hasta hiperactiva, patrimonio histórico y natural, identidad y memoria colectiva, es así que el proyecto Malecón 2000 se convirtió en el catalizador de la transformación urbana y social en la ciudad de Guayaquil.

Una vez implementado y habiendo alcanzado sus metas a corto plazo exitosamente, el Malecón 2000 fue el instrumento impulsor de las metas y objetivos trazados en una estrategia integral de recuperar diferentes segmentos urbanos evidentemente reconocibles por su baja funcionalidad y progresivo deterioro, pero favorablemente susceptibles de reconstrucción de su tejido urbano y de su articulación con los grandes y medianos proyectos ejecutados o proyectados.

El siguiente paso de esta estrategia fue:

- Intervenir en una parte del histórico cerro Santa Ana,
- Recuperar un importante margen del estero con el Malecón del salado.
- El centro urbano de Guayaquil, incluida la avenida más importante que une estratégicamente los nuevos malecones.
- Y a continuación de estos proyectos, la regeneración de barrios emblemáticos con baja funcionalidad.
- Ejes viales importantes.
- Proyectos especiales en las periferias y
- Recuperación de bordes del estero salado.

Regeneración del centro urbano

La estrategia empleada en la regeneración del espacio público y semipúblico del centro urbano se fundamentó en las siguientes estrategias:

- Atraer la inversión privada, incentivándola a la oferta de servicios y habitacional, dirigida al repoblamiento y humanización del centro en un proceso gradual y sostenido.
- Aumentar la calidad de vida a las poblaciones residente, flotante y turística, con la creación de nuevas áreas verdes, espacios públicos y puesta en valor de edificios patrimoniales y centros históricos.
- Mejorar la vialidad con el ordenamiento y conversión sectorial de las vías vehiculares para el nuevo sistema de transporte público Metro-Vía.
- Integración sistemática, formal y funcional de los segmentos interiores del centro urbano con el Malecón 2000 / Río Guayas, Malecón del Estero Salado, y los cerros Santa Ana, Del Carmen, Paraíso, y San Eduardo.

Intervención física de la Regeneración Urbana

- Reordenamiento y rehabilitación de las redes de saneamiento ambiental.
- Reordenamiento y canalización subterránea de las redes de energía eléctrica, comunicaciones, y semaforización.
- Eliminación de barreras de accesibilidad, unificación de niveles y materiales (colores y texturas) en aceras y soportales.
- Eliminación de la contaminación visual y normativa de la publicidad.
- Dotación de mobiliario urbano.
- Mejoramiento de la iluminación pública.
- Señalización vial horizontal y vertical, e información turística.
- Balance cromático en el revestimiento de las fachadas.

- Manejo psico-social de la informalidad tendente a la regularización y control de ocupación del espacio físico del centro urbano.
- Ordenamiento de los espacios de aparcamiento.
- Mejorar el medio ambiente urbano a través de la siembra de árboles en aceras, calzadas y parterres.
- Administración de las áreas regeneradas; aseo urbano, seguridad, y mantenimiento.

Después de conocer de manera general el Caso de Guayaquil y de los grandes esfuerzos de sus gobiernos, de sus organizaciones privadas y de la sociedad civil para lograr esta transformación, es un gran reto paralelo con el desarrollo del sistema portuario, hacer de Buenaventura una ciudad funcional y equitativa. Esto solo es posible mediante la consolidación de una institución fuerte que trabaje por una profunda renovación urbana basada en la cohesión social.

3.4. ASPECTOS GENERALES BÁSICOS A TENER EN CUENTA PARA EL DESARROLLO PRODUCTIVO DE BUENAVENTURA Y SU DESARROLLO PORTUARIO

Con la definición de las aglomeraciones empresariales y la selección de referentes internacionales, se identifican unas condiciones necesarias para fomentar el desarrollo productivo regional. Por ello, para el desarrollo de un eco parque industrial en Buenaventura, como aglomeración empresarial, es necesario trabajar en aspectos múltiples transversales a las dimensiones sociales y económicas.

Desde esta perspectiva, los esfuerzos deben enfocarse a mejorar la formación del capital humano, la seguridad, la capacidad institucional y la infraestructura generarían un mayor impacto para el desarrollo de la aglomeración. Por ello, a continuación se esbozan cada uno de estos aspectos, considerados transversales para el desarrollo productivo y competitivo del Distrito los cuales serán ampliados en el capítulo 5:

- ***Formación de recurso humano***

El desarrollo del recurso humano es un elemento clave para el desarrollo de los sectores promisorios y la configuración de una aglomeración empresarial como un eco-parque industrial de Buenaventura. Para ello, es necesario identificar los principales requerimientos en este aspecto a nivel productivo, social e institucional que permita el desarrollo del recurso humano calificado como mecanismo para mejorar la productividad y competitividad del Distrito, y con ello promover la innovación en el desarrollo productivo.

- ***Seguridad***

El desarrollo de una política de seguridad es una condición básica para el desarrollo social y productivo de la región. Para ello, es pertinente el planteamiento de acuerdos interinstitucionales entre el sector público y privado para la formulación de planes de seguridad que garantice la

legitimidad de los derechos de los ciudadanos a nivel empresarial, institucional y social. Permitiendo con ello, hacer al Distrito atractivo para la inversión extranjera y brindando las garantías necesarias para la ubicación de empresas e industrias en los sectores promisorios identificados y la aglomeración empresarial propuesta para Buenaventura.

- ***Capacidad institucional y de alianzas público-privadas***

Incrementar la capacidad institucional para el desarrollo de políticas y programas de impacto socioeconómico en Buenaventura se constituye como un elemento clave para el desarrollo productivo y la competitividad del Distrito. Para ello, es necesaria la definición de objetivos a cumplir entre las instituciones público y privadas y el planteamiento de agendas de trabajo para su desarrollo según los requerimientos de los sectores identificados como promisorios en el Distrito. Mejorando con ello, la capacidad regional para la gestión y ejecución de proyectos asociados al desarrollo productivo.

- ***Infraestructura y Conectividad.***

La infraestructura se convierte en un factor fundamental para el desarrollo productivo y social de Buenaventura. Este factor se debe orientar al mejoramiento de la conectividad vial, férrea, marítima, aérea y de telecomunicaciones. Con ello, se facilita la accesibilidad al Distrito, se contribuye a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y se promueve el desarrollo de una plataforma intermodal de comercio exterior que determine la ventaja estratégica de Buenaventura como ciudad puerto en el escenario nacional e internacional.

Con la configuración de los aspectos anteriores y un plan de acción que permita materializarlos es posible el desarrollo de estructuras productivas de mayor impacto socioeconómico para la región, permitiendo desarrollar factores de competitividad en el mercado internacional. Lo anterior deberá ser el producto de los objetivos de la construcción y concreción con acciones y proyectos de la agenda de competitividad de Buenaventura en una siguiente fase.

4. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LAS CONDICIONES COMPETITIVAS DEL DISTRITO INDUSTRIAL, PORTUARIO, BIODIVERSO Y ECO-TURISTICO DE BUENAVENTURA

Una vez se ha establecido un marco de referencia mínimo para determinar las características genéricas que fungen en diferentes medidas como condicionantes de éxito en la definición de una estrategia de integración empresarial de alto impacto, es necesario explorar las particularidades que en materia productiva, social, de infraestructura e institucional, constituyen las condiciones iniciales para la transformación productiva en Buenaventura.

En esta primera fase, dicha exploración se concentra en la relación de distintivos que por su carácter estructural pueden ser identificados a partir de información predominantemente secundaria. Esta es una tarea necesaria porque, en el caso particular del Distrito, el debate en materia de las problemáticas que enfrenta la dinámica del desarrollo regional ha mantenido una relativa vigencia, aunque no necesariamente la unidad conceptual que requiere la construcción de una visión de desarrollo con base en la competitividad y la integración empresarial, especialmente en el requisito fundamental de la identificación de proyectos estratégicos e incluyentes para los actores sociales involucrados.

Es por ello que el presente capítulo constituye una contextualización general que permite ubicar al lector en un punto de referencia óptimo para visualizar a Buenaventura como una ciudad que se piensa desde adentro y que analiza su situación con el sentido autocrítico básico para la formulación de una estrategia integral de desarrollo endógeno.

De ahí que los acápites siguientes, relacionan aquellas singularidades que en sumatoria pueden representar limitantes o facilitadores para el mejoramiento competitivo. Estos acápites, tratan de superar las dificultades que caracterizan la información disponible sobre Buenaventura (actualidad, homogeneidad y unidad temática) consultando en fuentes disponibles y serias elementos concretos de un diagnóstico conocido e intentando obtener la unidad conceptual necesaria a partir de la formulación de hipótesis y requerimientos que se consideran indispensables para la precisión de problemáticas que no han sido convenientemente abordadas.

En suma, la información contenida en este capítulo del informe, se convierte en un insumo crítico y fundamental para orientar la discusión que conducirá a la determinación de una visión común del futuro deseado y de aquellas acciones que en esfuerzo mancomunado permitan concretarlo en un horizonte temporal posible (sinergia cognitiva).

Antes de empezar, es necesario declarar que el Distrito Industrial, Portuario, Biodiverso y Eco-Turístico de Buenaventura es el principal contacto de Colombia con el océano pacifico y, naturalmente, con los Países que tienen costas con el mismo, lo que representa alrededor de un 60% de la Población del Planeta. Tanto por esta circunstancia como por la dinámica que los países

que se benefician de la cuenca del Pacífico han presentado en los últimos años, al consolidar mecanismos de cooperación económica que representan un gran potencial para la integración de sus mercados, este escenario se constituye en el espacio natural para la proyección del desarrollo regional y nacional, confiriéndole a Buenaventura un carácter estratégico.

Esta ventaja comparativa permite suponer, como sucede con otras regiones costeras en el mundo, que tanto las actividades productivas como las constantes culturales locales presentan una predisposición altamente favorable a las relaciones internacionales. Sin embargo, una mirada rápida al devenir de la región parece sugerir que este supuesto pierde validez en el caso de Buenaventura.

Desde su fundación, Buenaventura se ha percibido principalmente “como ciudad de paso” por la mayoría de quienes invierten en ella. Su ubicación geográfica también ha sido fundamental para propiciar el desarrollo de diversas actividades empresariales en el Distrito, gracias a la existencia de un grupo de empresarios, que han visualizado la oportunidad de conquistar al mundo con sus productos y servicios, y que reconocen la importancia del transporte marítimo para mover grandes volúmenes de carga a costos competitivos y por tanto aprovechan el uso del puerto del Distrito Industrial, portuario, Biodiverso y eco-turístico de Buenaventura, así éste no sea la única posibilidad de desarrollo empresarial de la región.

Igualmente, durante la historia reciente, su cercanía con Santiago de Cali ha llevado a que estas dos ciudades sostengan una influencia permanente en muchos aspectos, especialmente en el relacionado con el desarrollo empresarial y el comercio internacional en particular, sin que el desarrollo de las dos ciudades haya corrido al mismo ritmo. De ahí que resulte también determinante, profundizar el trabajo conjunto de estas dos ciudades lo que puede impulsar un mayor desarrollo del Distrito de Buenaventura si se aprovechan las oportunidades que una ciudad con mayor desarrollo ofrece en acuerdos de consolidación que se ejecutan entre quienes las dirijan.

De la misma manera, el Distrito de Buenaventura ha sido y es clave en el desarrollo empresarial de Colombia. Los acuerdos comerciales que han entrado en vigencia recientemente, los que están por firmarse o en estudio y los planteamientos de una política para la productividad y la competitividad que proyectan la economía nacional hacia el exterior imprimen una particular relevancia de Buenaventura para el desarrollo empresarial colombiano.

Es por ello que, pensando en la transformación productiva como base para el mejoramiento de las condiciones competitivas, y teniendo en cuenta los referentes internacionales con caminos recorridos conocidos, es necesario auscultar el contexto productivo regional a fin de encontrar la existencia de aquellas particularidades que han sido garantes del desarrollo en aquellas regiones que sirven de marco de referencia. Para resolver las dificultades que este tipo de diagnóstico presenta, se ha considerado en esta etapa la elaboración de un perfil competitivo que establece

seis categorías bien definidas que facilitan el análisis inicial y la síntesis final en la que se expondrán los hallazgos a manera de ventajas y desventajas.

4.1. CARACTERIZACIÓN DE LOS FACTORES PRODUCTIVOS DE BUENAVENTURA

La caracterización de los factores productivos permite esclarecer las condiciones de base en materia de disponibilidad de recursos y medios vigentes para llevar a cabo procesos productivos. En otras palabras, el estado actual de dichos factores de producción, permitirá establecer posibilidades reales de evolución de las actividades productivas en un contexto de integración empresarial.

Los factores productivos disponibles, además de perfilar el potencial del desarrollo empresarial de la región, constituyen también el atractivo para industrias foráneas que al establecerse en la misma, refuerzan la dinámica de la transformación productiva.

Para lograr la distinción de las características se han establecido tres subcategorías que corresponden con la concepción clásica general de estos factores productivos, a saber:

- El recurso humano y el empleo
- La tierra, sus propiedades y su utilización.
- La inversión.

En cada caso, la información disponible ha permitido establecer preliminarmente un conjunto de cualidades que se relacionan teniendo en cuenta la disponibilidad y la calidad.

4.1.1. Caracterización del Recurso Humano y El Empleo

Como ya se ha mencionado, la dificultad para el acceso a la información más actualizada respecto a los registros estadísticos, obliga a un previo proceso de búsqueda y selección de aquellas fuentes más pertinentes para la descripción y análisis de las variables relacionadas con los aspectos que se describen en este capítulo. Para el caso específico de Buenaventura, la información utilizada para la caracterización del recurso humano y el empleo la base documental está compuesta principalmente por la Encuesta Continua de Hogares (ECH 2004), el Censo General 2005 (Perfil Buenaventura, Valle del Cauca) y del Anuario Estadístico Buenaventura en cifras 2008–2009 presentado por la Alcaldía Distrital de Buenaventura en convenio con la Cámara de Comercio. De manera complementaria, se revisó la información que al respecto provee el Observatorio del Mercado Laboral en el Distrito de Buenaventura 2010 y el Informe de Coyuntura Económica y Social de Buenaventura 2008 – 2009, en donde se pueden encontrar especificidades relevantes que ayudan a reforzar la caracterización.

La Formación Básica del Recurso Humano

Se estima que Buenaventura cuenta a 2011 con cerca de 370.000 habitantes, con una tasa de crecimiento anual promedio de poco más del 1,6% en la última década. Como sucede con el patrón general de los grandes centros metropolitanos del país, cerca del 91% de la población mencionada habita en la cabecera municipal, donde se adelantan las actividades más relevantes en materia de generación de valor agregado alrededor de la operación portuaria y el comercio, mientras que el restante 9% lo hace en la zona rural, donde se destacan procesos artesanales de producción en el sector primario, principalmente en lo que a la explotación maderera y la minería se refiere.

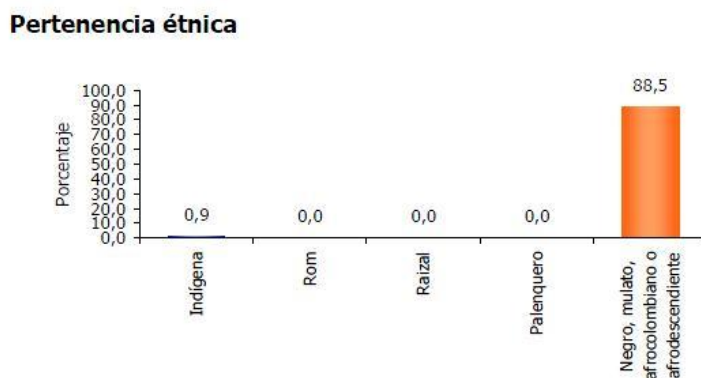
Tabla 8. Población proyectada de Buenaventura, Valle del Cauca y Colombia 2005 – 2011

Población		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Buenaventura	Resto	35.847	35.570	35.314	35.079	34.864	34.670	34.497
	Cabecera	292.947	300.074	306.946	313.872	320.872	327.955	335.256
	Total	328.794	335.644	342.260	348.951	355.736	362.625	369.753
Valle del Cauca	Resto	568.015	568.055	568.601	569.352	570.312	571.504	572.827
	Cabecera	3.593.410	3.636.917	3.680.312	3.723.878	3.767.597	3.811.435	3.855.515
	Total	4.161.425	4.204.972	4.248.913	4.293.230	4.337.909	4.382.939	4.428.342
Colombia	Resto	10.999.281	11.018.787	11.037.380	11.051.127	11.085.551	11.120.975	11.160.725
	Cabecera	31.889.311	32.386.600	32.888.654	33.396.133	33.892.207	34.387.230	34.882.971
	Total	42.888.592	43.405.387	43.926.034	44.447.260	44.977.758	45.508.205	46.043.696

Fuente: Censo de Población. DANE 2005

Como puede apreciarse en la Tabla 8, a diferencia de otras poblaciones con predominio afro descendiente en el país, donde éstas minorías se han establecido en la zona rural³, el papel protagónico que el Puerto de Buenaventura ha tenido en el comercio exterior colombiano le ha permitido convocar a la mayor parte de esta población en el centro urbano, concentrando población afrocolombiana desde diferentes municipios del pacífico, especialmente después de 1950 (Valdivia, 1994; Pérez, 2007).

Figura 1. Pertenencia étnica Buenaventura



Fuente: DANE- Censo de población 2005

³ Diseño de una política de desarrollo productivo y generación de ingresos para la población afrocolombiana, palenquera y raizal (2009)

En cuanto a la edad, se estima para el 2009 que cerca del 52% de la población contaba con menos de 30 años y poco más del 75% con menos de 40. El 37% de esta última en edad escolar, entre los 5 y los 17 años (alrededor de 100.000 habitantes) y casi el 31% en edad para la formación superior (alrededor de 80.000 habitantes). Lo que representa una población predominantemente joven y con un potencial de formación básica, media y superior de más del 50% en las condiciones actuales, si se tiene en cuenta que este potencial representa la base para las transformaciones deseadas para el futuro de la región. Tal como se muestra en la Tabla 9.

Tabla 9. Composición de la población según grupo de edades 2006 – 2009

Grupos de edad	2006	2007	2008	2009
0-4	38.706	38.712	38.902	39.267
5 - 9	39.790	39.687	39.467	39.147
10-14	39.469	39.666	39.768	39.795
15-19	36.562	37.272	37.884	38.404
20-24	31.343	32.320	33.349	34.345
25-29	27.497	28.102	28.663	29.294
30-34	23.048	23.927	24.875	25.780
35-39	20.372	20.722	21.111	21.596
40-44	18.460	18.858	19.216	19.555
45-49	15.554	16.159	16.774	17.348
50-54	12.774	13.273	13.747	14.241
55-59	9.675	10.277	10.871	11.445
60-64	6.840	7.244	7.730	8.257
65-69	5.952	5.943	5.922	5.981
70-74	4.622	4.830	5.026	5.180
75-79	2.208	2.482	2.827	3.221
80 y más	2.772	2.786	2.819	2.880
Total Municipal	335.644	342.260	348.951	355.736
Total Departamental	4.204.972	4.248.913	4.293.230	4.337.909

Fuente: Anuario estadístico de Buenaventura. 2008-2009.

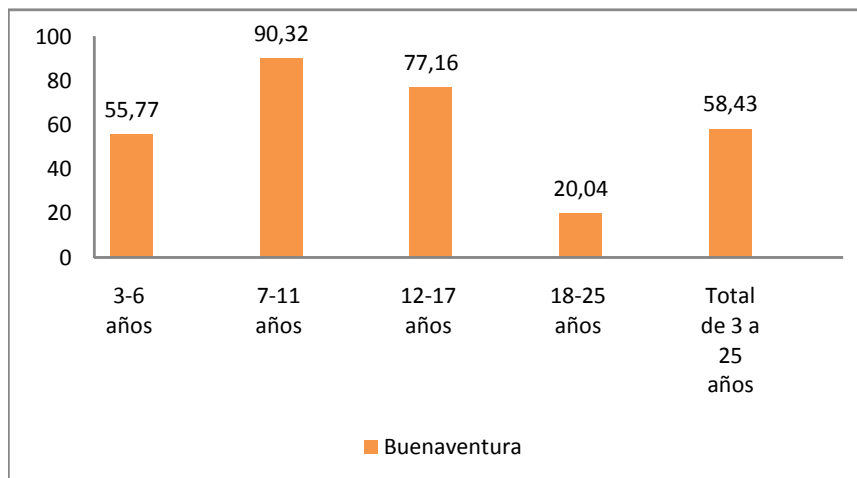
Una revisión más detallada de la información en materia de asistencia escolar revela que para el área urbana de Buenaventura los grupos de edad son los correspondientes a la formación básica primaria y secundaria, donde las tasas de asistencia sobrepasan el 90%. Sin embargo, éstas tasas disminuyen sensiblemente para la población que se acerca a culminar su formación media vocacional y, de manera más especial, para aquellos grupos poblacionales que se preparan para sus estudios superiores, donde estas tasas de asistencia disminuyen al 77% y 20%, respectivamente. Como puede observarse en la tabla 10 que se presenta a continuación.

Tabla 10. Tasas de asistencia escolar por grupos de edad en la zona urbana 2005 – 2006

Municipio	3-6 años		7-11 años		12-17 años		18-25 años		Total de 3 a 25 años	
	Población	Tasa	Población	Tasa	Población	Tasa	Población	Tasa	Población	Tasa
Buenaventura	15.422	55,77	20.104	90,32	21.800	77,16	25.645	20,04	82.971	58,43

Fuente: Cálculos de los autores con base en el anuario estadístico de Buenaventura 2006-2007 y 2008-2009.

Figura 2. Asistencia escolar por grupos de edad en la zona urbana 2005 – 2006



Fuente: Cálculos de los autores con base en el anuario estadístico departamental 2006-2007 y 2008-2009.

Tanto a nivel departamental, como a nivel específico de estos estudios realizados para la población afrocolombiana, estas características estructurales se mantienen con muy pocas diferencias.

En materia de analfabetismo, por ejemplo, se estima que a nivel nacional la tasa es del 13%, con diferencias naturales entre el centro y la periferia. Para entender mejor esta diferencia, es necesario aclarar que existen regiones con mayores posibilidades de base para la atención de problemáticas críticas, dadas fundamentalmente por menores distancias entre la situación problemática y los centros de decisión, lo que influye en la eficiencia y la eficacia para la atención de las mismas. Para aquellas regiones que se encuentran en la influencia del centro, mayor cercanía de las situaciones problemáticas a los centros de decisión, hay mayor eficacia y eficiencia en la atención de las mismas, mientras que para la periferia, mayor distancia y, por lo tanto, menor eficacia y eficiencia. Esto se evidencia en la Tabla 11.

Tabla 11. Alfabetismo, analfabetismo y escolaridad promedio en las regiones colombianas

	Alfabetismo (%)	Analfabetismo (%)	Años de educación (población de 5 años o más)	Años de educación (población de 20 a 65 años)
Colombia	82	13	6,23	7,82
Amazonia	77	15	4,46	5,50
Andes Occidentales	85	11	6,46	7,94
Andes Orientales	85	10	6,74	8,42
Caribe Continental	76	18	5,76	7,38
Orinoquia	81	13	5,68	7,13
San Andrés Islas	88	6	7,58	9,52
Pacífico	78	16	4,84	6,03
Buenaventura	78	14	5,40	7,00
Cauca	80	15	4,95	6,12
Chocó	67	25	4,05	5,24
Nariño	79	15	4,84	5,94

Fuente: Geografía Económica del Pacífico Colombiano.2009. Banco de la Republica. DANE

Tabla 12 Tasas de analfabetismo y de asistencia escolar según sexo

	Tasa de analfabetismo: % de población de 3 años y más que no saben leer ni escribir						Tasa de asistencia Escolar 7-11 años					
	Afrocolombiana			No étnica			Afrocolombiana			No étnica		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Bogotá	6,4	6,8	6,6	6,5	6,6	6,6	93,5%	93,9%	93,7%	94,6%	95,2%	94,9%
Cali	8	8,2	8,1	6,6	6,4	6,5	94,3%	95,1%	94,7%	95,2%	95,8%	95,5%
Total Nacional Cabecera	12,4	12	12,2	9,6	9	9,3	92,2%	93,6%	92,9%	93,5%	94,6%	94,1%
Total Nacional	15,8	14,8	15,3	12,1	10,9	11,4	90,2%	92,0%	91,1%	92,2%	93,6%	92,8%
Buenaventura	15,2	14,8	15	9,8	9,2	9,5	93,7%	94,5%	94,1%	94,0%	95,6%	94,8%

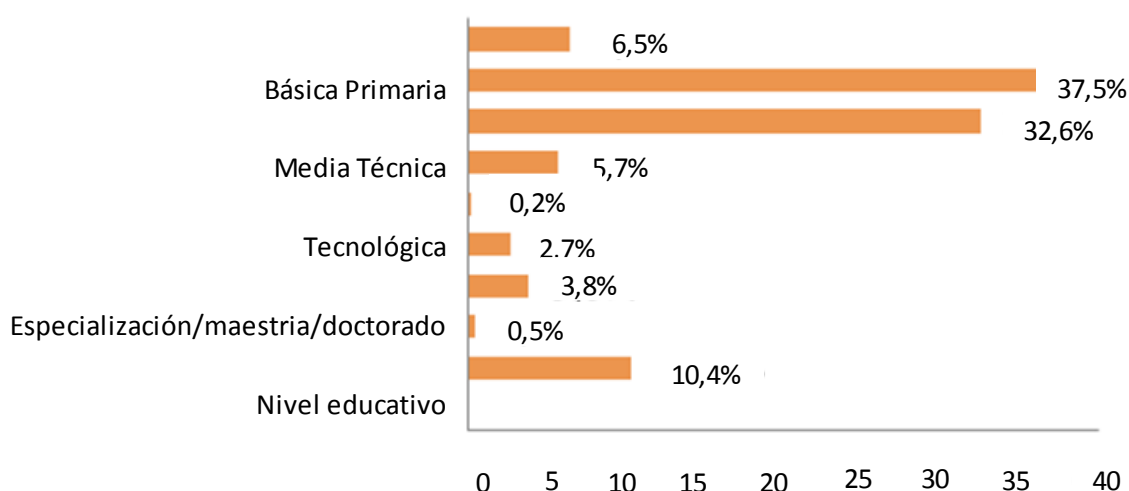
Fuente: Diseño de una política de desarrollo productivo y generación de ingresos para la población afrocolombiana, palenquera y raizal. Viáfara, Úrrea y Correa. 2009.

De acuerdo a lo anterior, se puede explicar como un fenómeno natural, aunque no deseable, la diferencia entre la tasa de analfabetismo a nivel nacional y una mayor tasa para la región pacífica. Sin embargo, con un 14% de analfabetismo para Buenaventura, se constituye una relativa excepción tal como se presenta en la Tabla 12.

Mucho más preocupante que la solución del problema de aptitudes y actitudes para la lectura y escritura, los 7 años de educación en promedio para la población entre los 20 y los 65 años perfilan un factor adicional de complejidad a la problemática, si se tiene en cuenta que la población con estudios que trascienden la secundaria es de apenas el 17%.

De acuerdo con las estimaciones de este estudio, se podría estimar un aprovechamiento del potencial actual de un 75% para la población con formación mínima de bachillerato y menos del 20% para el potencial con formación profesional.

Figura 3. Niveles de Educación habitantes de Buenaventura



Fuente: Censo 2005. DANE

Como se evidencia en la figura 3, de acuerdo a los datos del censo de 2005, alrededor del 75% de la población presenta un nivel de formación hasta media técnica, con tasas mucho menores, casi marginales, para la formación superior y estudios de posgrado.

A lo anterior se suma que la probabilidad de terminar el bachillerato sin retraso en Buenaventura es mucho más baja que en otras regiones del territorio nacional, especialmente en instituciones no oficiales, donde se supone que estudia la población con más recursos, que en los establecimientos oficiales, donde la probabilidad de terminar el bachillerato sin dificultades es dramáticamente menor. Este problema se agrava aún más si se considera, como se verá más adelante, que la mayor cantidad de población atendida en el proceso de formación lo tienen las instituciones oficiales. Tal como se evidencia en la tabla 13

Tabla 13. Probabilidad de terminar bachillerato sin retraso 2005

Municipio	Oficial	No Oficial	Urbano	Rural
Tuluá	59	80	67	45
Palmira	40	60	65	40
Dagua	51	41	64	45
Cali	35	54	46	34
Buga	28	46	34	21
Buenaventura	27	57	27	48
Cartago	23	35	26	9

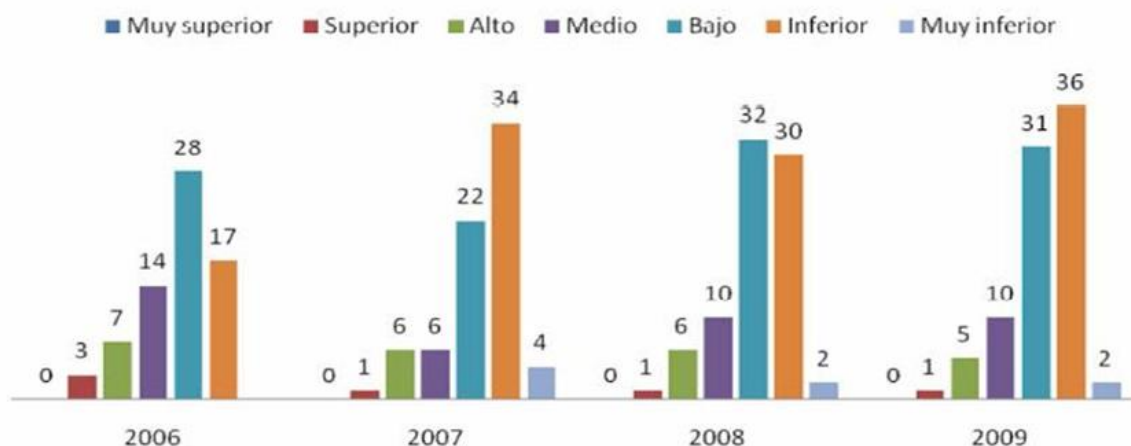
Fuente: IDH Valle del Cauca 2007. MEN.

Ahora bien, si se tiene en cuenta que son los últimos años de formación los que permiten enriquecer una base conceptual para una interpretación de una realidad compleja, la construcción de una visión de desarrollo personal y social y el refinamiento de un conjunto instrumental para lograr las transformaciones deseadas, es necesario esbozar un panorama más específico sobre lo que pasa en éstas últimas etapas que comprenden los dos últimos años del bachillerato y la elección de la formación profesional.

El análisis sobre el desempeño académico de los estudiantes del último grado (11) del ciclo educativo básico, revisado a través de los resultados de la prueba ICFES entre 2006 y 2009 que se muestran en la figura 4, evidencia que ningún establecimiento educativo obtuvo la máxima calificación en las pruebas, solo 6% de las instituciones obtuvieron niveles de calificación de alto y superior, y casi el 69% de las instituciones se clasificaron con desempeño bajo e inferior.

Al comparar el desempeño de las pruebas en años anteriores se encuentra que dichas calificaciones presentan una composición que no varía, con un fuerte predominio de más del 65% de los resultados en los rangos bajos e inferiores, 75% si se considera el rango medio. Las fluctuaciones, aunque en magnitudes mínimas muestran que la tendencia de estos cuatro años revisados está marcada por la reducción de la calidad, por cuanto los estratos de resultados superiores son cada vez más bajos y los de resultados inferiores, más altos.

Figura 4. Resultados pruebas ICFES Buenaventura 2006-2009



Fuente: ICFES 2006, 2007, 2008 y 2009

En cuanto a la educación superior, se evidencia que sólo el 7% de la población de Buenaventura ha hecho estudios de educación superior con predominio del pregrado (3.8%) y un porcentaje aún más bajo con estudios tecnológicos (2.7%). Solo el 0.5% de los censados en el 2005 en la ciudad tiene nivel de postgrado.

En Buenaventura hay 5 instituciones de educación superior, ubicadas en su mayoría en el perímetro urbano. Particularmente, la Universidad del Pacífico cuenta con dos sedes: la sede de Intenalco ubicada en la zona urbana y el Campus Universitario ubicado en la zona rural. Por su parte la Universidad del Valle ofrece sus programas académicos de pregrado y posgrado de forma presencial.

Por otro lado, las Universidades Antonio Nariño y la Universidad del Quindío ofrecen programas académicos en la modalidad de educación a distancia. Adicionalmente, la ciudad cuenta con un Centro Náutico Pesquero del SENA, en su regional Valle que ofrece sus programas de forma presencial y cubre principalmente los estudios tecnológicos.

De los casi 4.000 habitantes que adelantan sus estudios en la formación superior, más de 3.000 lo hacen en las Universidades del Pacífico y del Valle. En ellas se destacan las mayores poblaciones de matriculados en Contaduría y Administración de Empresas, Tecnología en Sistemas, Tecnología Informática y Trabajo Social. En estas carreras se encuentra alrededor del 75% de los matriculados de estas Universidades.

Ahora en cuanto a la formación técnica, se tiene que en el año 2009 cerca de 50.719 personas se encontraban matriculadas en el SENA. Lo que equivale a un 11, 7% de la población matriculada en el Valle del Cauca.

Lo que si se puede afirmar es el predominio de las tecnologías en la oferta académica, principalmente de la Universidad del Pacífico y de los Institutos Técnicos y Tecnológicos que atienden la demanda en Buenaventura, las carreras profesionales, especialmente en lo referido a Administración y Contaduría, corresponden casi con exclusividad a la Universidad del Valle.

Si bien, se tiene una relación de la oferta académica de estas instituciones educativas, no hay datos de sus estudiantes y egresados para todas las universidades. Sólo se cuenta con información de la Universidad del Pacífico y de la Universidad del Valle sede pacífico.

Se encuentra que en la Universidad del Pacífico durante los años 2007 y 2008 se graduaron 367 personas. Particularmente, durante el año 2008 sobresalen dos aspectos, el 53% de los graduados eran mujeres y que del total de graduados en ese año el 80% provenían de estratos 1 y 2. Lo anterior, deja en evidencia que el número de profesionales ha aumentado progresivamente, sin embargo las condiciones de vulnerabilidad son evidentes al encontrar que gran parte de estos graduados se concentran en los estratos más bajos.

Tabla 14. Estudiantes Graduados en Unipacífico según género y estrato socioeconómico 2007-2008

Genero Estrato	2007-I	2007 - II	2008 - I	2008 - II	Total 2008	%
Femenino	5	58	50	64	114	53,0
Masculino	10	86	57	46	103	47,0
Total	15	144	107	110	217	100,0
Estrato						
Estrato 1	4	81	47	58	105	48,0
Estrato 2	7	34	39	31	70	32,0
Estrato 3	4	26	20	19	39	18,0
Estrato 4	-	3	1	2	3	1,0
Total	15	144	107	110	217	99,0

Fuente: Anuario estadístico de Buenaventura 2008-2009- Unipacifico.

En el caso de la Universidad del Valle, se encuentra que, entre los años 2007 y 2009 se graduaron 346 personas, de las cuales el 34 % son egresados de Contaduría Pública, seguido de un 18,2% de tecnología en electrónica y solo el 3,5% son egresados de Biología con énfasis en Marina. Lo que se traduce en que el talento humano que durante los últimos años se ha obtenido se orienta a las áreas contables y técnicas en electrónica.

Tabla 15. Informe General de Graduados Universidad del Valle sede Pacífico 2007-2009

Plan	No. De egresados por año			Total Por plan	%
	2007	2008	2009		
Licenciatura en Ciencias Sociales	-	-	-	-	0,0
Admón.. De Empresas	10	11	20	41	11,8
Contaduría Publica	40	33	46	119	34,4
Enfermería				-	0,0
Biología Énfasis en Marina		8	4	12	3,5
Ingeniería Civil				-	0,0
Tecnología en alimentos				-	0,0
Tecnología en Electrónica	31	13	19	63	18,2
Tecnología en Sistemas de Información	12	9	31	52	15,0
Especialización en Administración Pública				-	0,0
Trabajo Social	14	26	19	59	17,1
Total Graduados				346	100,0

Fuente: Anuario estadístico de Buenaventura 2008-2009- Universidad del Valle-Sede Pacífico.

Si bien, aún no se dispone de la totalidad de la información de los egresados y las carreras de las que provienen, si es de anotar que es fundamental reestructurar la oferta académica de estas universidades para lograr que el talento humano del Distrito cuente con las capacidades y conocimientos necesarios que a su vez guarden una relación con las actividades desarrolladas en la ciudad y que permitan una mayor empleabilidad de estos en las nuevas apuestas productivas a las que se está dirigiendo Buenaventura.

El problema del desempleo

Es preciso señalar que para la descripción del mercado laboral del Distrito debe tenerse en cuenta que el DANE solo ha aplicado una única encuesta continua de hogares para Buenaventura, en el año 2004 en su último trimestre. Las limitaciones que esto implica en el análisis se han contrastado con los resultados nacionales y departamentales, a fin de reforzar los argumentos de los principales hallazgos, especialmente en materia de la estructura del empleo y el desempleo, que tienden a mantener sus constantes en el tiempo, a diferencia de las dinámicas que obedecen a circunstancias coyunturales y en la mayor parte de ocasiones se corresponden con dinámicas generales que se presentan a nivel nacional.

De manera complementaria, se destaca el aporte del estudio realizado por la Cámara de Comercio de Buenaventura denominado “Situación Socioeconómica en Buenaventura en 2008”. En él se analizan los resultados de una encuesta que recoge entre otras temáticas, ciertos aspectos del mercado laboral que se convierten en una fuente importante de consulta, especialmente para aspectos relacionados con tendencias más recientes⁴.

Según información del anuario estadístico de Buenaventura en Cifras 2008-2009, se estima que en el año 2009 en la ciudad existían cerca de 5.728 empresas, de las cuales cerca del 99% son Mipymes y corresponden en un 52% al sector comercio, seguido de 9% al sector transporte y comunicaciones. Estas empresas generaron a 2009 alrededor de 29.000 empleos que, según estimaciones en los estudios referenciados, corresponderían a una tercera parte de la población ocupada, lo que conduce a presumir dos hipótesis que valdría la pena explorar:

- El empleo informal podría representar cerca de dos terceras partes de la población ocupada.
- En Buenaventura existe una actividad informal importante que no reporta sus operaciones a las instancias pertinentes y que es fundamental en la generación de oportunidades laborales.

No hay que indagar mucho para determinar la pertinencia de estas afirmaciones. En primer lugar basta con revisar las cifras oficiales reportadas por la Cámara de Comercio en materia del empleo por sector productivo. En ellas se puede verificar que el comercio genera más del 56% de los empleos a 2009 tal como se observa en la figura 5. A diferencia de otros sectores productivos, con un relativo alto grado de homogeneidad entre las actividades productivas contenidas en ellos, el comercio encierra un gran número de actividades bien heterogéneas entre sí. Desde las

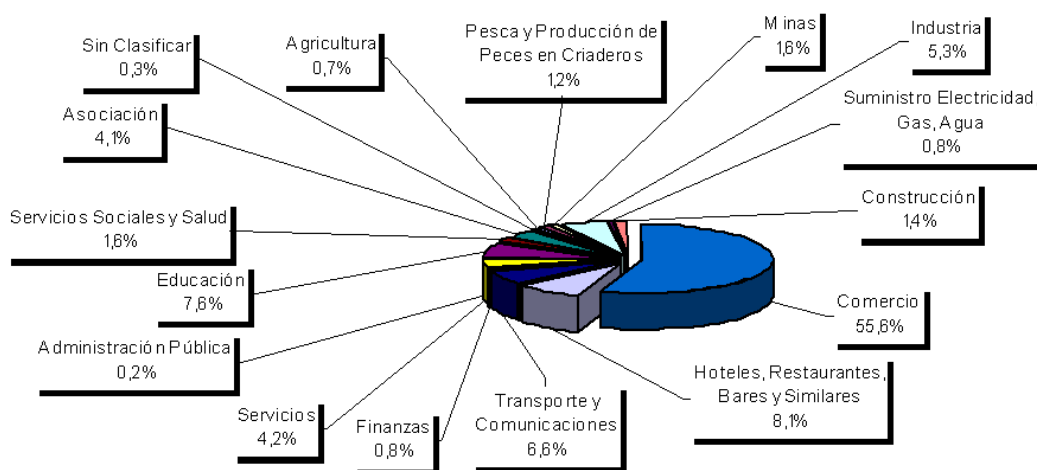
⁴ Los resultados de las encuestas tanto del DANE como de la Cámara de Comercio de Buenaventura, serán analizadas separadamente ya que no cuentan con la misma metodologías y son realizadas en periodos de tiempo diferentes , lo que no permite la comparación y complementación de la información.

actividades relacionadas con el intercambio al por mayor o al por menor, hasta restaurantes, reparaciones, etc.

A nivel nacional, esta caracterización sigue siendo válida, y representando el sector en el que más oportunidades de trabajo se encuentran. Sin embargo, también es el sector que más desempleo genera, debido a la baja expectativa de vida de los negocios de este tipo, sustentada en unos muy bajos requisitos de inversión y de competencias para el desempeño en el mismo. Así, presenta bajas exigencias para quienes buscan empleo, facilita la realización de inversiones en capitales muy bajos y con alto riesgo, que por estas mismas condiciones son susceptibles de pronta liquidación.

Así mismo, dado que en la perspectiva de los gestores de este tipo de actividades, los aportes tributarios y a la Cámara de Comercio son concebidos en su estructura de costo como una carga, existe una amplia preferencia por pasar por alto los requisitos formales facilitando su ingreso y salida del mercado con agilidad y perjuicios asociados.

Figura 5. Empleo generado por las empresas según actividad económica 2009



Fuente: Cámara de Comercio de Buenaventura

Un capítulo a parte merecería el análisis de la situación de la explotación minera, cuyas bonanzas generan desplazamientos, asentamientos y beneficios estivales en un contexto de informalidad, producción artesanal, inseguridad y riesgo ambiental. Junto con la explotación maderera, estos dos sectores merecen atención especial en cuanto a la formalidad y la generación de empleo se refieren. Los demás aspectos relacionados con estos sectores se analizarán en acápite posteriores.

Tabla 16. Empleo generado por las empresas que se matricularon al Registro Mercantil por actividad económica.

Actividad Económica	2008	2009	Var. %
Agricultura	52	26	-50
Pesca y Producción de peces en Criaderos	18	27	50
Minas	6	330	5400
Industria	200	152	-24
Suministro Electricidad, Gas, Agua	6	12	100
Construcción	83	63	-24
Comercio	1.505	2.213	47
Hoteles, Restaurantes, Bares y Similares	261	821	215
Transporte y comunicaciones	369	316	-14
Finanzas	15	10	-33
Servicios	236	275	17
Administración Pública	-	16	
Educación	94	162	72
Servicios Sociales y Salud	63	200	217
Asociación	156	276	77
Sin Clasificar	16	10	-38
Total	3.080	4.909	59

Fuente: Cámara de comercio de Buenaventura

Tabla 17. Empleo generado por las empresas que renovaron el Registro Mercantil por actividad económica 2008 – 2009

Actividad Económica	2008	2009	Var. %
Agricultura	175	171	-2
Pesca y Producción de peces en Criaderos	444	316	-29
Minas	75	123	64
Industria	1.389	1.378	-1
Suministro Electricidad, Gas, Agua	105	207	97
Construcción	300	329	10
Comercio	14.158	13.820	-2
Hoteles, Restaurantes, Bares y Similares	1.570	1.503	-4
Transporte y comunicaciones	1.126	1.597	42
Finanzas	268	230	-14
Servicios	984	930	-5
Administración Pública	32	31	
Educación	2.240	2.028	-9
Servicios Sociales y Salud	265	275	4
Asociación	752	904	20
Sin Clasificar	301	80	-73
Total	24.184	23.922	-1

Fuente: Cámara de comercio de Buenaventura

Por otro lado, las actividades portuarias, que permitirían suponer a priori el perfil económico de la región, presentan mayor potencial en los empleos indirectos que en los directos. Según ASONAV los empleos generados por las agencias navieras durante el 2004-2005 fueron cerca de 350 de los cuales 220 personas fueron contratadas de manera directa. Esto se puede observar en la tabla 18 que se encuentra a continuación.

Tabla 18. Empleos generados agencias navieras Buenaventura año 2007

Concepto	Número de empleos* 2004	Número de empleos 2005
Agentes Marítimos de Alto Bordo	220 personas de manera directa	130 personas de manera indirecta

Fuente: ASONAV. Anuario estadístico de Buenaventura 2007

Asociado a lo anterior, al analizar los empleos generados por el transporte de carga, según la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera "COLFECAR", en 2007 se generaron 500 empleos directos y cerca de 2300 empleos indirectos. Lo que confirma de alguna manera el gran número de empleos indirectos que se están derivando de las actividades portuarias, de transporte y logística que en última instancia son temporales y posiblemente inestables. Tal como se aprecia en la tabla 19.

Tabla 19. Empleos directos e indirectos Colfecar año 2007

Empleos	Cantidad
Empleos directos e indirectos Colfecar	500
Empleos Indirectos	2.300
Total	2.800

Fuente: Colfecar. Anuario estadístico de Buenaventura 2006-2007

De lo anterior se puede afirmar que, si bien en el Distrito se han venido creando nuevos puestos de trabajo especialmente en el sector comercial y hotelero, la capacidad de crear empleo por parte de la economía de Buenaventura es inferior al incremento de la fuerza laboral, que esta dispuesta a ofrecer sus servicios, que no logra ser absorbida por el mercado laboral, y que se refleja en el crecimiento de la tasa de desempleo que durante los últimos años se ha sostenido.

De lo expuesto en éste acápite sobre el recurso humano se puede concluir lo siguiente:

- El predominio de la población afro-descendiente implica igualmente el predominio de constantes culturales que representan un potencial ideológico importante para garantizar el consenso en la definición de una visión de desarrollo y la determinación de las acciones que conduzcan a su construcción real.
- A pesar de lo anterior, los hallazgos de este componente del diagnóstico parecen apuntar a la existencia de factores que impiden que esta aparente y relativa homogeneidad sociocultural se manifieste en consensos reales de alto impacto en el desarrollo regional.
- El potencial existente, representado en el número de habitantes en rangos de edad que suponen posibilidad de formación en los niveles de educación básica, secundaria y

profesional, está siendo aprovechado solo en un 75% para el caso de los dos primeros y en menos de un 20% para el último nivel.

- La calidad de la formación básica y secundaria se ha deteriorado, alejándose de su propósito de dotar a los estudiantes de un instrumental básico para la interpretación e intervención de la realidad, de acuerdo con un marco referencial mínimo. Insumo fundamental para la educación superior.
- La educación técnica, tecnológica y superior ha perdido especificidad, concentrándose en las preferencias por actividades que son administrativas o que apoyan la gestión administrativa, dejando de lado áreas del conocimiento y de los desempeños profesionales específicos y pertinentes para la actividad portuaria y productiva con alto valor agregado.
- El problema del desempleo está íntimamente asociado al bajo perfil en las competencias laborales del recurso humano disponible, la informalidad, el crecimiento desmedido del sector comercio, la expectativa de ganancias fortuitas en determinadas explotaciones estivales y bajas remuneraciones salariales.

Con este panorama general expuesto, para determinar con mayor precisión la caracterización y la valoración objetiva de las problemáticas relacionadas en este acápite, se sugiere:

- Considerar que en la segunda fase del presente estudio se incluya un especial que explore o se aproxime a la síntesis del perfil sociocultural manifestado en ideologías o características ideológicas determinantes de la concepción de la realidad por parte de los Bonaverenses.
- Profundizar el análisis del desempleo, especialmente en lo que a la informalidad respecta, a través de una estrategia que a la vez permita la tendencia a la formalización de los negocios (Censo Empresarial).
- Explorar in situ la situación de las actividades informales en el sector rural, a fin de determinar un mayor espectro de determinantes para su inclusión.
- Profundizar el análisis de la oferta en la educación técnica, tecnológica y profesional, tanto en lo relacionado con los perfiles que actualmente se desarrollan en los diferentes niveles, como en los matriculados en las instituciones, sus egresados y las necesidades de formación expuestas por el sector empresarial.

4.1.2. Caracterización de la tierra, las propiedades y su utilización

El análisis de la tierra y su utilización permite establecer patrones de disponibilidad y calidad de terrenos que se están dedicando a actividades productivas o habitacionales. Es importante porque en esta exploración se pueden establecer potenciales de desarrollo de ventajas competitivas a través de la reorientación de las actividades productivas actuales y la dotación de servicios e infraestructura básica de acuerdo con estas orientaciones que se definan a futuro.

Buenaventura cuenta con un área municipal de 6.078 km², de los cuales sólo el 0.74% constituye la zona urbana y el 99.2% restante corresponde a la zona rural. Es el municipio de mayor extensión en el Departamento de Valle del Cauca y se encuentra delimitado así: por el norte con el departamento del Chocó; por el sur con el departamento del Cauca; por el occidente con el Océano Pacífico y por el oriente con Jamundí, Dagua y Cali⁵. Según la Corporación Autónoma Regional del Valle del cauca, C.V.C., (1998), Buenaventura cuenta con 11 cuencas que desembocan en el océano pacífico: Bahía Málaga, Bahía de Buenaventura, río San Juan, Calima, Dagua, Anchicayá, Raposo, Mallorquín, Cajambre, Yurumanguí y Naya.

En cuanto a la división política, y más allá de la distinción entre lo rural y lo urbano, Buenaventura, como se muestra en la tabla 20, cuenta con 12 comunas que agrupan a 109 barrios, ubicados en el área urbana del municipio. A su vez, se distinguen 46 corregimientos y 268 veredas.

Tabla 20. División política de Buenaventura

Municipio de Buenaventura				
Comunas	Barrios	Viviendas	Veredas	Corregimientos
12	109	55,397	268	46

Fuente: Alcaldía de Buenaventura. Así es Buenaventura.

En el año 2009 según el anuario estadístico de Buenaventura, 2008 – 2009, los predios urbanos se encontraban valuados en poco más de de \$2,1 billones, mientras que el avalúo de los predios rurales alcanza casi \$ 217.148 millones.

Según la información del anuario estadístico para el año 2009, de los 87.087 predios que en ese año poseía el municipio, el 95.4% se encontraban ubicados en la zona urbana, donde se encontraban radicados cerca del 90,4% de la población, mientras el 4,6% de los predios restantes eran rurales.

Lo anterior, sugiere que la zona más densamente poblada es el área urbana con predios que oscilan entre menos de 100 y hasta más de 10.000 m², además, logra identificarse una orientación del suelo urbano hacia el sector comercial y residencial ya que casi el 60% de estos predios cuenta con áreas menores a los 300 m² que representan el 35,3% de los avalúos, como se observa en la tabla 21.

Entre el año 2008 y 2009⁶, los predios urbanos presentaron un incremento moderado de casi un 0.69% al igual que el incremento que experimentó el número de propietarios de un 0.79% y de la superficie urbana que aumentó en un 0.73%.

⁵ Según Información de la Alcaldía de Buenaventura.

⁶ Anuario estadístico de Buenaventura, Septiembre de 2008-2009.

Más allá del ligero incremento experimentado por los predios, la superficie y el número de propietarios, sobresale la ligera reducción en un 0.1% en el área construida en la zona urbana durante los años 2008-2009.

En este sentido, se destaca la reducción en un 29% de los avalúos totales entre 2008 y 2009, al pasar de poco más \$2,9 billones en el 2008 a casi \$2,1 billones en el 2009.

Tabla 21. Distribución urbana por rangos de superficie 2008 – 2009

Descripción (m2)	Predios		Propietarios		Superficie (Has)		Área (m2)		Avalúos (Miles de Millones)	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Menor de 100	26.845	27.518	29.186	29.907	188,5634	193,3467	1.181.200	1.192,1	221	235
de 100 a 200	20.008	20.270	22.268	22.617	268,4066	271,6025	1.713.968	1.727,8	354	373
de 200 a 300	3.846	3.855	4.504	4.513	91,3965	91,5919	517.968	517,1	129	135
de 300 a 400	1.238	1.233	1.417	1.415	41,9533	41,7708	164.696	162,5	47	49
de 400 a 500	584	579	648	642	26,0955	25,8635	75.321	74,4	23	24
de 500 a 750	692	693	804	803	41,6630	41,8738	96.720	94,5	37	38
de 750 a 1000	305	304	332	331	26,2765	26,1759	30.055	30,5	13	14
de 1000 a 2000	584	580	802	794	81,4384	80,6572	77.177	76,9	50	52
de 2000 a 3000	266	268	344	354	64,5641	65,1860	41.663	41,7	40	42
de 3000 a 4000	149	147	164	162	51,5609	50,7031	27.935	27,5	31	29
de 4000 a 5000	97	96	118	109	43,1870	42,6502	34.580	36,5	25	26
de 5000 a 10000	195	195	215	214	132,5849	132,3764	128.246	125,9	113	118
Mayores de 10000	271	263	317	309	1554,2743	1.567,0373	521.360	522,5	1.626	709
Mejoras	28.899	28.493	29.990	29.593	0,0000	ND	2.361.350	2.331,9	205	213
Propiedad Horizontal	2.390	2.474	2.895	2.982	6,9438	7,0653	155.026	160,9	71	77
Total	86.369	86.968	94.004	94.745	2618,9082	2.637,9006	7.127.265	7.122,7	2.986	2.133

Fuente: Cálculos de los Autores. IGAC - Anuario Estadístico de Buenaventura 2008-2009

Nota: existe una diferencia de: 26.233.514.000 en el total de avalúos del 2009 con respecto a la tabla 386 del anuario estadístico de Buenaventura.

Adicionalmente, según el Plan de Ordenamiento territorial de Buenaventura vigente (2001), se señala que el perímetro urbano total es de 2.160,90 Has y que el 40.1% de ellas corresponde a áreas disponibles para urbanizar.

Tabla 22. Áreas de Buenaventura

Criterio	Descripción	Cantidad (Has)	
	Total del perímetro urbano actual	2.160,90	
Dentro de las comunas	Ocupada	1118,57	1589,46
	Libre	470,89	
Fuera de las comunas	Apta para urbanización	396,04	571,44
	No apta para urbanizar	175,4	
Total disponible para urbanizar (40,1%)			866,93

Fuente: POT 2001

En el Anexo 2 se puede observar el predominio del uso del suelo en tres grandes actividades, la agroindustrial a la que se destina cerca de 10.697.376,24 m² del territorio, seguida de la zona económica con 10.663.954,29 m² y finalmente la zona turística y de ecoturismo con 10.620.152,97 m².

Por otra parte, la siguiente área de mayor extensión se dedica a la actividad industrial que abarca cerca de 7.888.270,32 m² del Distrito, seguida del área de actividad múltiple que sólo corresponden a 3.145.922,22 m², otras actividades que aunque no poseen las extensiones de tierra como las ya mencionadas pero que siguen siendo representativas en el Distrito son los 2.246.094,21 m² destinados a las actividades de centros de distribución y los 2.004.551,32 m² en lo que se sitúa el parque industrial.

Es de destacar que actividades como la agroindustrial pesquera, la portuaria y de comercio y servicios pese a ser las principales actividades a las que se dedica el Distrito, se desarrollan en extensiones de tierra del Distrito que son inferiores a las ya mencionadas aunque superan el millón de metros cuadrados.

Así mismo, se han definido áreas de conservación de cerca de 19.512.863,57 m², áreas a seguir consolidando de casi 13.433.775,52 m². Sin embargo, son mayores las áreas consideradas a desarrollar que corresponderían a 56.123.414,52 m².

Tabla 23. Zonas de conservación, desarrollo y consolidación

Definición	Área (m2)
Áreas a conservar	19.512.863,57
Áreas a Consolidar	13.433.775,52
Áreas a Desarrollar	56.123.414,52
Áreas a Re desarrollar	1.488.212,90

Fuente: POT 2001

Si bien, el Distrito de Buenaventura según el Plan de Ordenamiento Territorial vigente espera consolidarse como el principal centro Regional y Nacional sobre el Pacífico, para ello se espera desarrollar e integrar posiblemente en estas zonas de conservación, desarrollo y consolidación, las actividades pesquera, industrial, agroindustrial y de turismo ecológico a las vinculadas con los servicios portuarios.

De acuerdo con la información del Anuario Estadístico de Buenaventura 2008-2009, la tasa de crecimiento de la población rural ha disminuido, lo que se corresponde con el aumento de la tasa de crecimiento de la población urbana, durante dicho período. Pese a que el área urbana sólo representa el 0,74% del Distrito y se establece como un área muy pequeña, esta concentra casi el 90,4% de la población siendo una zona claramente atractiva para la mayoría de habitantes del

Distrito evidenciado en el mayor número de predios, de propietarios y a las actividades especializadas que en gran medida se concentran en esta zona del Distrito.

En cuanto al sector rural y siguiendo la información suministrada por el IGAC para el anuario estadístico de Buenaventura, sólo el 4.6% de los predios del Distrito se encuentran en este sector. Así mismo, y como era de esperarse una mínima cantidad de la población reside en la zona rural, cerca del 9,6% de la población.

Ahora bien, en el 2008 el avalúo total de estos predios rurales ascendía a casi \$ 217.148 millones y cerca del 49.8% de estos predios corresponde a extensiones de hasta 3 hectáreas. Dichos predios representaban cerca del 2.1% del avalúo rural total. De otro lado el 6.9 % del total de predios corresponde a propiedades con extensiones entre 20 y 500 hectáreas, y equivale al 8.98% del total de avalúos rurales, como se observa en la Tabla 24.

A diferencia de lo sucedido en el territorio urbano, se evidencia que entre 2008 y 2009 en el sector rural de Buenaventura el número de predios se redujo en una mínima cantidad cerca de un 0.56%, mientras que, el número de propietarios creció un poco más del 1.2%.

Tabla 24. Distribución rural por rangos de superficie 2008 -2009

Descripción (Hectáreas)	Predios		Propietarios		Superficie (Hectáreas)		Área (m2)		Avalúos (Miles de Millones)	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Menor de 1 Hectárea	2.079	2.008	2.211	2.222	304,4174	306,2961	51.368	51,40	3	3
de 1 a 3 Has	500	510	565	583	937,6625	950,5363	11.111	11,35	2	2
de 3 a 5 Has	237	233	260	257	910,5312	893,4788	2.685	2,69	1	0
de 5 a 10 Has	307	307	361	364	2155,6514	2.153,1723	7.455	2,69	3	0
de 10 a 15 Has	160	160	206	207	1931,8657	1.935,0926	8.354	7,74	3	3
de 15 a 20 Has	80	80	95	94	1391,3005	1.392,0479	1.250	8,43	3	3
de 20 a 50 Has	240	239	298	296	7455,5220	7.419,7701	7.726	1,13	7	7
de 50 a 100 Has	81	81	99	104	5495,0290	5.949,6150	23.524	7,72	9	9
de 100 a 200 Has	25	25	40	40	3365,4408	3.365,4408	35	23,52	2	2
de 200 a 500 Has	22	22	34	34	7197,9536	7.197,9536	288	35,00	3	3
de 500 a 1000 Has	9	9	10	10	6095,9705	6.095,9705	0	288,00	3	3
de 1000 a 2000 Has	18	18	19	19	26304,5332	26.304,5332	0	0,00	27	29
Mayores de 2000 Has	40	40	43	43	958324,0604	958.324,0604	58.923	58,92	150	157
Mejoras	1.375	1.412	1.431	1.468	0,0000	ND	90.313	91,62	3	ND
Total	5.173	5.144	5.672	5.741	1021869,9382	1.022.287,9676	263.032	590,21	217	221

Fuente: Cálculos de los Autores. IGAC - Anuario Estadístico Buenaventura 2008-2009

Nota: Existe una diferencia del total de la Superficie en la zona rural con respecto al total que se muestra en el cuadro 383 del anuario estadístico de Buenaventura, por el formato de las celdas. En este cuadro se trabajo con el formato numérico y con 4 decimales para las Has de Superficie.

Por otra parte, y en cuanto a la utilidad del suelo rural, la Alcaldía de Buenaventura señala que en razón de su topografía, esta ciudad goza de todos los climas y sus tierras se distribuyen en los pisos

térmicos: cálido, 5.350 km²; medio, 640 km²; frío, 58 km²; páramo 30 km² tal como se observa en la tabla 25.

Tabla 25. Superficie por pisos térmicos (km²)

Superficie por pisos térmicos (Km ²)							
Total	Zona Urbana	Zona Rural	Cálido	Medio	Frio	Paramo	Temperatura Media
6.078	45	6.033	5.350	640	58	30	27

Fuente: Anuario estadístico departamental 2008-2009. Gobernación del Valle del Cauca.

No obstante, pese a contar con una variedad de pisos térmicos y de climas, la mayor proporción de los suelos de Buenaventura han sido clasificados como de muy baja fertilidad, porcentaje que como señala Pérez (2007) en el documento de trabajo sobre economía regional del Banco de la República No 91, es muy superior al promedio departamental (29,1%) y al promedio nacional (39,9%).

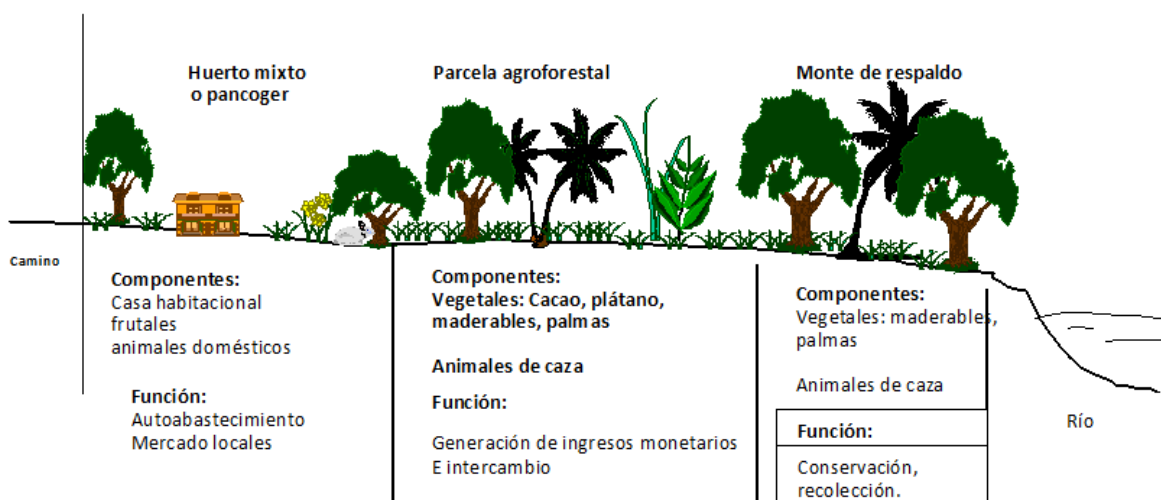
En el informe se destaca que pese a que las tierras no son las más fértiles y que sólo el 5.74% del territorio se dedica a actividades agrícolas, ciertos productos como el chontaduro, el borojó, los cítricos, la yuca y el bananito se cultivan en este territorio. El resto de la tierra se dedica en su mayoría a actividades de conservación (71%) y a las actividades forestales (22%). (Pérez, 2007).

En el área rural, y como se hace referencia en el Plan de Desarrollo Rural de Buenaventura 2008-2011, en las comunidades negras campesinas del Pacífico Centro y sur que va desde el Distrito de Buenaventura hasta Nariño, los usos del suelo están basados en los sistemas de policultivos. El sistema de policultivos se encuentra integrado por diferentes espacios o áreas de manejo agrícola y forestal caracterizados por las formas de uso y por las diferentes combinaciones de especies vegetales, animales, así como de variedades de árboles, arbustos y plantas.

El objeto central de este sistema, es la función de autoabastecimiento y producción para el Mercado local, y regional mediante prácticas tradicionales sostenibles.

Esta forma de uso del suelo responde a la cultura del productor en la comunidad negra, que aprovecha las características del suelo de selva húmeda tropical y diversifica así la producción para la seguridad alimentaria.

Figura 6. Huerto mixto, parcela agroforestal y monte de respaldo en Buenaventura.



Si bien, Buenaventura no cuenta con los suelos más fértiles, y es bastante reducido el territorio destinado a las actividades agrícolas, estas actividades no se han logrado consolidar como sistemas productivos competitivos (Pérez, 2007). Lo anterior posiblemente, y como hace referencia el DNP (2006) podría estar relacionado con la poca vinculación con el entorno social, los bajos niveles de capital humano, la frágil cultura empresarial y una evidente desarticulación entre las actividades productivas y el sector educativo⁷.

En síntesis, el análisis de la utilización del suelo permite establecer de manera preliminar lo siguiente:

- La tendencia del crecimiento poblacional se sigue dando hacia el sector urbano, que aunque presenta posibilidades de expansión, tiene urgentes necesidades de planificación dadas las diferentes calidades del suelo y la consecuente dotación de infraestructura para los servicios domiciliarios y la calidad de vida.
- El perfil eminentemente comercial del uso del suelo urbano refuerza los planteamientos del acápite anterior sobre el recurso humano y muestra una inconsecuente planificación del uso del suelo respecto de las necesidades de este tipo de actividades en materia de dotación de servicios básicos (energía, agua y alcantarillado, gas, telecomunicaciones).
- En el sector rural, la distribución de la tierra, aunque lenta, se percibe más en los predios de menos hectáreas, pero prevalece la concentración de predios de grandes extensiones en manos de pocos propietarios.
- El perfil agropecuario es escaso y las necesidades de seguridad alimentaria obligan a revisar estas actividades en cuanto a las formas actuales de producción y las posibilidades de expansión, pues, a pesar de la calidad de los terrenos, se hace fundamental garantizar

⁷ Ver Pérez, 2007.

la autonomía del Distrito en materia de alimentación, dadas las dificultades actuales de conexión con el interior del país.

- El perfil minero es mucho más pronunciado y, junto con la explotación maderera, puede explicar la concentración de las propiedades en el sector rural.

Estos planteamientos presentan una base hipotética que requiere de mayores exploraciones para profundizar las problemáticas asociadas y obtener una mejor perspectiva de las mismas. Para ello se sugiere:

- Profundizar en la segunda fase en el análisis del uso de los suelos a través del levantamiento del perfil económico por zonas, insumo fundamental para la actualización del plan de ordenamiento territorial.
- Revisar el POT actual y precisar propuestas de modificación.
- Revisar la evolución de los predios en cuanto a extensión, distribución y valor, en una retrospectiva de 20 años, a fin de determinar los verdaderos patrones históricos de distribución de los mismos.
- Indagar de manera particular sobre las actividades mineras y de la explotación maderera, a fin de establecer, junto con las demás actividades agrícolas, un esquema de producción que involucre la sostenibilidad ambiental.

4.1.3. Caracterización de la Inversión

El análisis de la inversión permite definir los patrones de utilización del capital, de ahí que una forma adecuada de analizarlo es a partir de su impacto directo en la formación bruta de capital o el análisis de los cambios en el mismo. De esta manera, se podrá esbozar una idea sobre la variación y la composición de la inversión y del capital no financiero en un determinado período de tiempo.

A nivel nacional este indicador ha mostrado una tendencia a aumentar su participación en la actividad económica, con tasas de crecimiento superiores al 14,07% en promedio durante los años 2005 a 2009. Puntualmente, la formación bruta del capital ha pasado de representar el 20,2% del PIB del país en el año 2005 al 22,67% en el año 2009, lo anterior podría ser resultado de las bajas tasas de interés y del incremento de la inversión extranjera.

Tabla 26. Formación bruta de capital nacional

Miles de millones de pesos					
Conceptos	2005	2006	2007	2008	2009 ^p
Producto interno bruto	340.156	383.898	431.072	481.037	508.532
Formación bruta de capital	68.783	86005	99.263	112.759	115.280
Participación con Respecto al PIB	20,22	22,40	23,03	23,44	22,67

Fuente: Cálculos de los autores. DANE.

Para el estudio del comportamiento de la inversión en Buenaventura, se recurre al análisis de la inversión neta, la cual resulta de adicionar a los capitales destinados a la constitución de negocios, el capital destinado a las reformas descontando el capital que se ha disuelto.

En este orden de ideas y conforme a la información del Anuario estadístico de 2008-2009, en el año 2009 se registró una inversión neta de poco más de \$1.346 miles de millones, que representó un aumento del 58,8% en la inversión neta realizada con respecto al año inmediatamente anterior.

Sobresale que, el sector de transporte y comunicaciones absorbió el 39,2% de la inversión en el 2009 con un crecimiento del 30,4% de la inversión neta realizada en esta actividad económica con respecto al 2008, todo esto pese a que el número de empresas constituidas en este año disminuyó en un 3.45%, lo que sugiere que son las adecuaciones y reformas en las empresas el principal destino de la inversión neta realizada en el Distrito.

Tabla 27. Inversión Neta en Buenaventura 2008 - 2009

Código CIIU	Actividad Económica	Número de Empresas 2008	Inversión Neta 2008	Número de Empresas 2009	Inversión Neta 2009	Variación de Inversión (%)
A	Agricultura	55	5.032.093.410	45	6.490.382.466	28,98
B	Pesca y Producción de Peces en Criaderos	83	75.248.928.028	73	237.022.651.697	214,98
C	Minas	ND	ND	14	9.768.201.100	ND
D	Industria	344	-3.226.000.827	320	5.049.394.257	-256,52
E	Suministro Electricidad, Gas, Agua	8	5.058.546.822	11	90.165.906.972	1682,45
F	Construcción	112	41.882.249.620	118	84.424.523.519	101,58
G	Comercio	2.829	164.939.472.362	2.761	165.185.596.041	0,15
H	Hoteles, Restaurantes, Bares y Similares	435	10.417.057.025	403	12.351.641.155	18,57
I	Transporte y Comunicaciones	514	405.195.749.138	472	528.607.720.015	30,46
J	Finanzas	46	11.593.925.312	46	14.211.044.297	22,57
K	Servicios	384	97.502.621.173	371	156.525.492.570	60,53
L	Administración Pública	ND	ND	4	163.200.000	ND
M	Educación	257	2.410.454.690	251	2.334.255.543	-3,16
N	Servicios Sociales	82	6.167.503.066	85	7.753.558.724	25,72
O	Asociación	259	22.598.472.540	295	25.905.198.121	14,63
Z	Sin Clasificar	77	842.751.355	39	816.724.368	-3,09
Total		5.498	850.748.529.974	5.308	1.346.775.490.845	58,30

Fuente: Cálculos de los autores. Anuario estadístico de Buenaventura 2008-2009

No obstante, es prudente mencionar que las variaciones excepcionales en la inversión neta presentadas en el anterior cuadro, obedecen a que en el caso de la Industria durante el año 2008 la inversión es negativa como resultado de la mayor cuantía de capital retirado por las empresas canceladas en dicho año, el cual supera el capital que se captó por parte de las empresas matriculadas y renovadas.

Sin embargo, en el año siguiente la inversión neta fue positiva lo que sugiere una recuperación en dicha actividad efecto que no es capturado por la variación porcentual, aspecto que podría inducir

a errores al analizar el comportamiento de la inversión neta llevada a cabo por las empresas en este sector.

Si bien la industria presentó una mejoría en términos de la inversión neta en dicho sector, su participación en el total de la inversión neta es decir su participación a nivel de activos es muy baja solo representa el 0,37%. Lo cual pone en evidencia el debilitamiento de este sector, el cual es débil y genera poco valor agregado.

Paralelamente, las actividades de Minas y Administración pública en el año 2008 no parecen contar con información disponible que dé cuenta de la inversión neta, lo que nuevamente no permite identificar el comportamiento de estos sectores en términos de la inversión por parte de las empresas, aspecto que pone en evidencia los problemas de información en el registro del flujo de capitales de estas actividades durante dicho año.

Adicionalmente, se destaca que en Buenaventura en el año 2008 el 72,69% de la inversión neta fue realizada por las sociedades anónimas, seguidas por las sociedades limitadas con un 14,38%, lo que en conjunto representa la mayor parte de la inversión neta por tipo de sociedad. Lo anterior, sugiere que aunque son pocas las empresas de sociedad anónima en el municipio, estas son las grandes empresas que generan grandes flujos de capitales, por lo que gran parte de la inversión neta del municipio tiene por objeto mejoras en las empresas ya establecidas en lugar de orientarse a la formación de nuevos negocios. Como se observa en la siguiente Tabla 28.

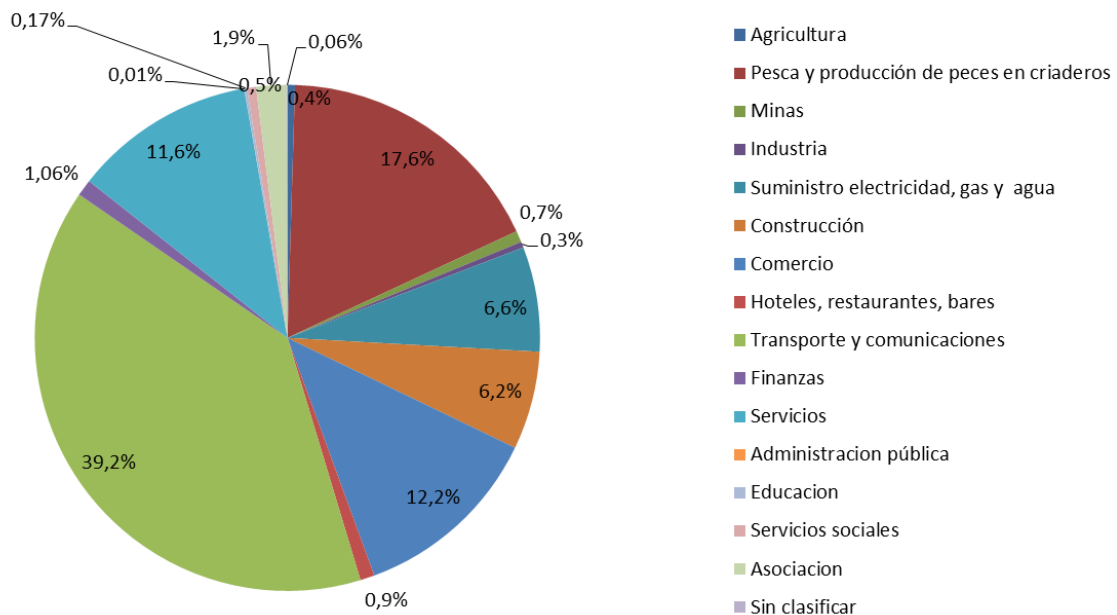
Tabla 28. Inversión neta en Buenaventura por tipo, año 2008

Tipo	Cantidad	Inversión Neta	Part. Inversión (%)
Persona Natural	4.766	93.541.956.704	10,24
Sociedad Ltda.	503	131.414.053.971	14,38
Sociedad Anónima	10	664.174.271.015	72,69
Sociedad en Comandita Simple	2	15.269.383.985	1,67
EAT	22	128.829.562	0,01
EU	115	9.200.794.737	1,01
TOTAL	5.418	913.729.289.974	100,00

Fuente: Cálculos de los autores. Anuario estadístico de Buenaventura 2008-2009.

Si bien en el año 2009 los sectores en los que se ha hecho la mayor inversión han sido transporte y Comunicaciones, pesca y producción de peces en criaderos y Comercio que representan el 69.1 % del total de la inversión neta, tal como se muestra en la figura 7, sobresale que las actividades de Administración pública y la Educación tienen poca o ninguna participación en la inversión neta.

Figura 7. Inversión neta en Buenaventura por sectores – 2009



Fuente: Anuario estadístico de Buenaventura, 2008-2009

Si bien, en los últimos años en el municipio la constitución de nuevas empresas se ha venido disminuyendo en número, pasando de 1400 nuevas empresas en el año 2008 a 1342 empresas en el año 2009; el monto de los capitales invertidos se ha incrementado en un 5% entre estos dos años. De esta manera el capital invertido pasó de ser \$ 11.163.906.669 mil millones de pesos en 2008 a \$11.716.576.857 mil millones de pesos. Activos que más allá de crear nuevos puestos de trabajo podrían fortalecer la actividad empresarial en la región pacífica al generarse mayor confianza en la creación de empresas y proyectos de inversión.

Las actividades económicas que durante el 2009 registraron mayores capitales invertidos por las empresas son en su orden el comercio con un 37,8 % del capital invertido total, seguido de transporte y comunicaciones con el 35,1%. Actividades en las que se concentran el 60% de las empresas matriculadas durante el año 2009 en Buenaventura.

Tabla 29. Monto de capitales invertidos por empresas por actividad económica 2008 – 2009

Código CIIU	Actividad Económica	Matrículas 2008		Matrículas 2009		Var. Activos (%)
		Número Empresas	Total Activos \$	Número Empresas	Total Activos \$	Total Activos
A	Agricultura	22	112.400.000	10	42.400.000	-62,3
B	Pesca y Producción de Peces en Criaderos	9	59.200.000	10	46.300.000	-21,8
C	Minas	3	25.800.000	8	72.700.000	181,8
D	Industria	92	1.545.596.000	76	436.732.500	-71,7
E	Suministro Electricidad, Gas, Agua	2	35.000.000	1	20.000.000	-42,9
F	Construcción	35	1.060.654.500	21	256.425.000	-75,8
G	Comercio	726	2.954.233.500	700	4.434.186.800	50,1
H	Hoteles, Restaurantes, Bares y Similares	123	741.854.001	125	714.261.000	-3,7
I	Transporte y Comunicaciones	146	2.287.793.300	118	4.119.725.557	80,1
J	Finanzas	5	133.800.000	5	21.800.000	-83,7
K	Servicios	93	1.533.815.000	93	746.026.000	-51,4
L	Administración Pública	-	-	2	153.000.000	-
M	Educación	41	160.450.000	56	128.390.000	-20,0
N	Servicios Sociales	22	199.200.000	22	202.700.000	1,8
O	Asociación	73	294.276.000	92	316.230.000	7,5
Z	Sin Clasificar	8	19.834.368	3	5.700.000	-71,3
Total		1.400	11.163.906.669	1.342	11.716.576.857	5,0

Fuente: Cálculos de los autores. Anuario estadístico Buenaventura 2008-2009.

Durante los años 2008 y 2009 en la ciudad se redujo en un 2,8 % las empresas canceladas. Sin embargo, el 78,5% de las empresas que se disuelven pertenecen a los sectores de Comercio con 235 empresas disueltas, seguido de los Hoteles y restaurantes con 56 empresas disueltas y Transporte y comunicaciones con 39 empresas canceladas. Paradójicamente, los mismos sectores en donde se han creado más empresas, lo que implica que existen condiciones que en el municipio generan una vulnerabilidad a los nuevos negocios que se crean en estos sectores y que no permiten una continuidad de largo plazo de estas empresas en el mercado. Todo esto, como se observa en la tabla 30.

Al analizar el monto de los activos liquidados como resultado de las empresas disueltas en el municipio, se tiene que los activos cancelados en el año 2009 ascienden a \$7.523,7 mil millones, monto que resulta ser inferior al registrado en el 2008.

Tabla 30. Empresas disueltas en el municipio 2008 -2009

Código CIU	Actividad Económica	Canceladas 2008		Canceladas 2009		Variación empresas (%)
		Número Empresas	Activos Liquidados	Número Empresas	Activos liquidados	
A	Agricultura	1	950.000	1	1.000.000	0,0
B	Pesca y Producción de Peces en Criaderos	6	791.438.997	4	42.185.362	-33,3
C	Minas	-	-	1	400.000	ND
D	Industria	32	5.359.673.170	21	83.112.700	-34,4
E	Suministro Electricidad, Gas, Agua	1	6.000.000	-	-	-100,0
F	Construcción	8	89.629.330	2	2.720.000	-75,0
G	Comercio	248	5.163.159.305	235	4.053.556.673	-5,2
H	Hoteles, Restaurantes, Bares y Similares	34	324.725.876	56	303.631.730	64,7
I	Transporte y Comunicaciones	34	791.437.971	39	1.647.058.085	14,7
J	Finanzas	5	178.474.000	4	2.400.000	-20,0
K	Servicios	21	437.485.353	19	1.187.834.205	-9,5
L	Administración Pública	-	-	1	1.000.000	ND
M	Educación	15	104.649.572	17	98.149.612	13,3
N	Servicios Sociales	5	418.523.253	6	25.550.000	20,0
O	Asociación	17	49.560.000	10	71.900.000	-41,2
Z	Sin Clasificar	5	30.970.000	4	3.200.000	-20,0
Total		432	13.746.676.827	420	7.523.698.367	-2,8

Fuente: Cálculos de los autores. Anuario estadístico de Buenaventura 2008-2009.

Por otra parte, en términos de nuevas sociedades matriculadas en Buenaventura en el año 2008 fueron 1400, las cuales representaron entradas de capital por cerca de \$11,163,9 mil millones. No obstante, de las nuevas sociedades constituidas predominan las empresas de personas naturales las cuales representan el 88,9% de las nuevas sociedades. Le siguen las sociedades limitadas con 107 nuevas empresas con una participación del 7,6%. Como se aprecia en la tabla 31.

Tabla 31. Nuevas sociedades 2008

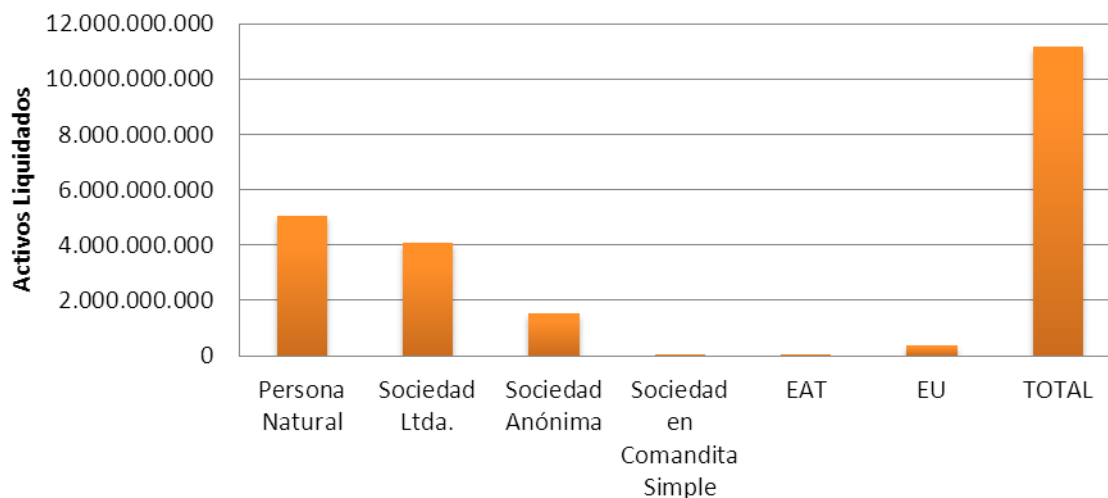
Tipo	Matriculas 2008	
	Cantidad	Activos Liquidados
Persona Natural	1.245	5.056.311.669
Sociedad Ltda.	107	4.106.050.000
Sociedad Anónima	9	1.541.000.000
Sociedad en Comandita Simple	2	20.000.000
EAT	7	71.545.000
EU	30	369.000.000
TOTAL	1.400	11.163.906.669

Fuente: Cálculos de los autores. Anuario estadístico de Buenaventura 2008-2009.

En términos de los activos liquidados por estas sociedades se tiene que el mayor aporte proviene de las personas naturales con cerca del 45,3% de los activos de las nuevas empresas, seguido de Sociedad limitada con 36,8% y de Sociedad Anónima con 13,8%. Sin embargo, es de anotar que aunque es mayor la cuantía de activos aportados por las empresas de personas naturales, la

sociedad anónima sólo está compuesta por 9 empresas y al ser el capital invertido uno de los más altos, deja entrever que son las grandes empresas las que están generando estos flujos de capital.

Figura 8. Nuevas sociedades por capital invertido



Fuente: Cálculos de los autores. Anuario estadístico de Buenaventura 2008-2009.

Por último, siguiendo la información de la Cámara de Comercio de Buenaventura se tiene que en el 2008 las empresas activas fueron 5.930, de las cuales nuevamente son en su mayoría de personas naturales, es decir 5.168 empresas, que representan el 87,2% de las empresas de la ciudad, seguida de las sociedades limitadas con 525 empresas que representan solo 8,8%.

No obstante, sobresale que pese a que las sociedades anónimas solo representan el 1,2% de las empresas activas en la ciudad son las empresas que más activos aportan con cerca de \$664 mil millones de pesos que equivale al 71,6% de los activos.

Si bien la inversión es determinante en la creación de infraestructura que da lugar al fortalecimiento productivo del Distrito, sobresale la dinámica de creación y destrucción de empresas que se produce en los sectores de Comercio y Transporte y comunicación, lo cual no solo es relevante por la fuga de capital presente en este proceso cerca de 5.700.614.758 millones de pesos en activos liquidados, sino también por los efectos en términos de empleo que se evidenciaría en este proceso ya que en estos sectores se genera cerca del 62.2 % del empleo en Buenaventura.

Como se mencionó atrás, más del 70% de las empresas disueltas pertenecen a estos sectores, y son cerca del 60% las empresas que se crean en estos sectores, aspecto que debe analizarse en profundidad ya que deja a la vista un escenario de vulnerabilidad para las empresas constituidas en estos sectores que afecta su continuidad en el tiempo en el Distrito.

Lo anterior, permitiría que posteriormente se pueda incidir en el sector empresarial e identificar con ello, los factores que garanticen tanto la atracción como la permanencia de más capitales y empresas que consoliden las actividades ya establecidas y a su vez permita diversificar estas actividades productivas con nuevas empresas y proyectos. Aspecto que en última instancia significarán nuevas empresas, más capitales, más empleo, lo que se esperaría permita impactar positivamente el bienestar de la población residente en el puerto.

Otro factor relevante que debe analizarse en profundidad es la inversión estatal, si bien es claro que en Buenaventura esta se orienta a la infraestructura de tipo vial y portuaria, es relevante identificar otros focos de inversión realizados ya que en términos de los encadenamientos productivos y del impacto en el bienestar de la región es pertinente ahondar en este componente a un mayor nivel de detalle.

De esta manera, aunque en términos estrictamente departamentales, según el anuario estadístico del Valle del Cauca 2008-2009 la inversión pública ejecutada a nivel departamental sugiere a partir del 2006 un mayor monto de inversión en el Distrito de Buenaventura, sin embargo, esta resulta ser claramente inferior a la destinada al municipio de Cali. Particularmente, se tiene que del total de la inversión pública realizada en el departamento durante el 2009 tanto en la zona urbana como rural sólo el 12,5% de este, se destinó a Buenaventura mientras la ciudad de Cali, captó cerca del 50,6% de la inversión departamental.

Tabla 32. Inversión ejecutada en zona rural y urbana en los municipios del Valle

Municipios	Total Inversión urbana + rural				
	2005	2006	2007	2008	2009
Buenaventura	136.833.018	119.000.486	173.052.278	189.783.729	259.526.075
Cali	622.659.050	637.148.162	1.016.700.969	884.128.563	1.047.387.698
Total Departamento	1.241.589.539	1.236.223.259	1.812.155.862	1.701.542.197	2.070.753.039

Fuente: Anuario estadístico del Valle 2008-2009

Proyectos de Inversión Portuaria

De acuerdo con la información de la dirección de estudios económicos de la Cámara de Comercio de Buenaventura, los principales proyectos de expansión portuaria en este municipio en el año 2011 son:

- Proyecto portuario de Aguadulce
- TCBUEN
- Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura-ampliación del actual Terminal
- El Macro-proyecto Delta del Río Dagua

Otros proyectos

- Zona de Actividades Logísticas Extra-portuarias S.A “ZALESA”
- Proyecto Centro de Actividades Económicas de Buenaventura “CAEB”
- Centro Logístico del Pacífico “CELPA S.A.”
- Proyecto malecón

A continuación una breve descripción de los proyectos mencionados

- **Proyecto Portuario de Aguadulce**

Este proyecto se encuentra en su primera fase y está orientado a la creación de dos muelles uno para líquidos y minerales y otro muelle multipropósito. Así mismo, otro de los intereses del proyecto está en la infraestructura de servicios, a partir de la creación de una banda transportadora de minerales, al igual que un patio con capacidad para almacenar 60,000 toneladas de minerales.

Finalmente, se espera construir una zona de almacenaje de líquidos, un patio de contenedores, un edificio administrativo junto con las oficinas de las autoridades aduaneras y la construcción del terminal de estacionamiento. Para la ejecución de la primera etapa, se ha destinado una inversión total de US\$ 41.070.130, destinando la mayor inversión a la construcción del muelle multipropósito.

Tabla 33. Inversión estimada primera etapa proyecto portuario

Concepto	US\$
Muelle de líquidos y minerales	4.550.000
Banda Transportadora de minerales	1.900.000
Patio de minerales	220.000
Zona de almacenaje de líquidos	1.500.000
Muelle multipropósito	10.200.000
Patio de contenedores	2.800.000
Edificio administrativo	190.000
Parqueadero tracto camiones	750.000
Taller	65.000
Servicios públicos	1.200.000
Carretera-pavimento	8.000.000
Vías de acceso internas	1.800.000
Dragado	2.500.000
Contingencias	2.541.130
Interventor	2.854.000
Total	41.070.130

Fuente: Cámara de Comercio de Buenaventura

- **TCBUEN**

En cuanto al Proyecto Complejo Portuario TCBUEN, sobresale que este se ha incorporado al Capital social de la Compañía a la empresa Española GRUP TCB L.C. de Barcelona Operador internacional de puertos con presencia en países como España, México, Cuba y Brasil. La unión con GRUP TCB fue realizada con el objeto de garantizar al TCBUEN SA la transferencia de tecnología de talla mundial para la operación y mantenimiento del Terminal.

Es un parque industrial con muelles multipropósito y facilidades portuarias, el cual busca dar espacio a factorías de tipo ensamblaje, actividades logísticas, industrias sin chimeneas y gráneles sólidos.

- **Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura**

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, logró la ampliación del actual contrato de concesión por 20 años más. El objetivo es a partir de un gran plan de inversiones, lograr que el Terminal marítimo maneje a 2033 cerca de 18 millones de toneladas de carga. Para ello, se requerirían inversiones superiores a los \$450.000 millones. El crecimiento del actual Terminal está inserto dentro del Plan Maestro de Inversiones en Infraestructura, avalado por el Gobierno Nacional y que tiene un costo de US\$275 millones, además de otros US\$175 millones en equipos.

Tabla 34. Resumen de inversiones del Plan Maestro 2007 – 2034

Concepto	Cifras en \$Col TRM = 1900	Cifras en USD
Inversiones en Infraestructura	410.247.820.536	215.919.906
Inversiones en Equipos	332.075.153.933	174.776.397
Dragado de Mantenimiento del Canal de Acceso	102.600.000.000	54.000.000
Otras Inversiones	9.500.000.000	5.000.000
Gran Total Plan Maestro	854.422.974.469	449.696.303

Fuente: Cámara de Comercio de Buenaventura

- **Delta del río Dagua**

El Macro-proyecto Delta del Río Dagua, es un conglomerado de estructuras destinadas a brindar servicios especializados de manejo portuario y al desarrollo de los diferentes campos de dicho sector. Se espera manejar carga de más de 18 millones de toneladas al año, por lo que la construcción implica rellenos y dragado a 13.5 metros. Lo anterior, requiere una carretera de 11 Km y un puente sobre el Río Dagua.

A su vez, se espera consolidar un área de estacionamiento de 1000 tracto-camiones, una línea férrea de 12km de longitud, y un corredor vial de 12km hasta integrarse al sistema vial nacional. El

plan de ejecución esta presupuestado a 5 etapas cada una de ellas con un área de 22,4 hectáreas (320 M x 700 M) en muelle y patios. Por lo que, el presupuesto total de construcción: US\$ 360.44 millones, a precios de Agosto de 2008.

- **Proyecto: Zona de Actividades Logísticas Extra-portuarias S.A. “ZALESA” Buenaventura**

La empresa Gestora es la asociación Colombiana de camioneros y tiene por objeto la creación de una plataforma de transporte y de logística intermodal que sitúe al transporte de carga por carretera en un nivel más avanzado en el ámbito nacional y en América Latina, a partir de unos procesos de transporte moderno e inteligentes.

En términos de financiación se requiere cerca de \$1.400.000.000 para la fase de concepción (estudios topográficos, de suelos, ambientales, arquitectónicos, de mercadeo, financieros, compra del lote y diseño del proyecto) y para la fase de desarrollo y construcción de las obras de la primera etapa se requiere US\$35.000.000.

- **Proyecto CAEB “Centro de Actividades Económicas de Buenaventura”**

El proyecto busca contribuir a la transformación de Buenaventura en un competitivo nodo portuario, logístico e industrial, el cual es liderado por la Alcaldía Distrital. La inversión inicial es de \$ 14.000.000 millones y para ello aportaron el Distrito de Buenaventura, La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, El departamento del Valle del Cauca, Colfecar y la Alianza Vallecaucana de Transportadores.

El CAEB estará conformado por un centro logístico internacional, plataforma frigorífica de exportación, centro de transportes y distribución, antepuerto, entre otros servicios.

- **Centro logístico del Pacífico “CELPA S.A.”**

Se espera que CELPA S.A., sea un ANTE Y POST puerto marítimo en el Distrito de Buenaventura que se encargue del manejo integral de las cargas de importación y exportación, con especialización en el almacenamiento de contenedores vacíos y vehículos, consolidadores y desconsolidadores de cargas mediante el uso de plataformas de Cross-docking y manejo de centros de distribución. El Valor del proyecto se encuentra cerca de US\$50 millones, y en su primera fase se requerirán uno US\$20 millones, a un tiempo de ejecución 12 meses.

Si bien, parecen ser muchos los proyectos de Inversión orientados a Buenaventura, particularmente al sector portuario, estos siguen siendo insuficientes para garantizar efectivamente la competitividad del Distrito en las actividades portuarias y comerciales con los estándares internacionales, todo esto debido a que aún es necesario invertir en infraestructura

básica y digna que garantice la conectividad del Distrito y que pueda incentivar a que los inversionistas extranjeros se motiven a llevar a cabo sus actividades en este puerto.

Lo anterior, pone en evidencia la necesidad de que desde el gobierno nacional y departamental, se impulsen este tipo de proyectos que logren más allá de mejorar la infraestructura portuaria y los canales de acceso al mismo, se puedan orientar a la infraestructura de transporte y telecomunicaciones que beneficiarían al inversionista pero al mismo tiempo se traduciría en beneficios para los habitantes del Distrito, logrando que estas cuantiosas inversiones se queden en la ciudad de Buenaventura.

Por tanto, esto implica que se lleve a cabo un concurso más amplio de proyectos, con propuestas que no se limiten al Distrito de Buenaventura sino que también involucre la región pacífica. Y de esta manera propiciar proyectos de inversión que se encaminen a los objetivos de competitividad y que se correspondan con el bienestar de los habitantes, avanzando en ambos, concibiéndolos como un proceso complementario necesario para garantizar el desarrollo de la región.

En síntesis, se pueden destacar como principales características de la inversión en Buenaventura las siguientes:

- Se confirma la concentración de dicha inversión en dos sectores principalmente, el comercio y el transporte y las telecomunicaciones.
- A pesar de concentrar más de una tercera parte de la inversión, el sector comercio es muy diverso y riesgoso, dadas las bajas expectativas de vida de estos negocios. No así el sector transporte que concentra un valor parecido en activos aunque en menor cantidad de negocios.
- Hay unas muy pocas empresas que concentran una gran cantidad de activos y otras muchas que concentran pocos. Normalmente en el caso de las primeras, se encuentran asociadas a la actividad portuaria, que concentra además los proyectos más ambiciosos y atractivos para inversiones futuras.
- La inversión pública tiene poca visibilidad, dado que su mayor impacto se da en infraestructura, condición básica para atraer inversión privada.

Para precisar las características específicas de las problemáticas relacionadas, se hace necesario en una segunda fase lo siguiente:

- Profundizar el análisis de la composición empresarial en una retrospectiva de dos décadas, de manera que se puedan perfilar mejor la naturaleza de los negocios en los tres sectores productivos y su movilidad (creación y liquidación).
- Revisar la rentabilidad de la inversión en cada renglón productivo.

- Evaluar el impacto de la inversión estatal en los últimos 20 años, a fin de verificar el impacto de dicha inversión en la transformación de la infraestructura para la producción y la calidad de vida.
- Analizar el papel del sector financiero en la movilización del capital tanto para la inversión como para el financiamiento de las actividades comerciales.
- Caracterizar y Evaluar los estímulos vigentes para la inversión a fin de determinar su impacto y los requerimientos de nuevas ayudas para esta actividad.

4.2 CARACTERIZACIÓN SOCIAL

Según el censo del año 2005, la población proyectada del Valle del Cauca a 2011 es de 4.428.342 personas, de las cuales aproximadamente 370.000 habitan en el Distrito de Buenaventura. Lo anterior, implica que cerca del 8.35% de la población del Valle del Cauca reside en Buenaventura. Sobresale, como se ha reseñado en apartados anteriores que el 90.6% de la población habita en el 0,36% del territorio, el cual es de predominio urbano. Por otra parte, el 9,4% de la población se encuentra en la zona rural, lo que refleja una alta concentración en la cabecera municipal y a su vez implica mayor disponibilidad de territorio rural.

De acuerdo a los índices demográficos suministrados por el DANE, un poco más del 35% de la población de Buenaventura se concentra en la pirámide poblacional de los 0-14. Esto muestra claramente, una urbe mayoritariamente joven. De igual manera se destaca, que el 10.4% de la población total del puerto, manifiesta no poseer ningún tipo de formación académica. Lo anterior, junto a lo que previamente mencionado en el capítulo sobre recurso humano, confirma la percepción sobre la escasa preparación académica de la población bonaverense.

En cuanto a la división político-administrativo de Buenaventura, se determina por 12 comunas, las cuales agrupan 109 barrios. Para el año 2011, el 24,5% de la población se concentró en la comuna 12, el 10,6% en la comuna 10 y el 10.13% en la comuna 11. Cabe resaltar, que estas tres comunas presentan altos índices de pobreza, en especial la comuna 12. Dado que se encuentra en una zona periférica de la ciudad, y es el punto de llegada de muchos desplazados provenientes Choco y Nariño principalmente.

Lo anterior se confirma, cuando se observa la información del Anuario estadístico 2004, mostrando que más del 50% de la población del puerto vive en los estratos uno y dos. Como se aprecia en el mapa de estratificación del Valle del Cauca, el estrato predominante en el puerto, es el uno, siendo uno de los tres municipios con mayor concentración de la pobreza, junto a Dagua y Yumbo. Esto hace correspondencia con la difícil situación social en la que se encuentra el Distrito, reflejado en el bajo perfil de formación de los Bonaverenses, y las altas tasas de desempleo y subempleo.

Lo anterior, sugeriría que en el Distrito el nivel de ingresos sería bajo, como consecuencia de una mala redistribución de la riqueza, que no es reinvertida ni social ni salarialmente. Así mismo, la alta población de desplazados, la importancia territorial del puerto en el conflicto armado que azota al país por más de 50 años y el bajo nivel educativo de sus habitantes, son generadores de pobreza, y se convierten en un círculo vicioso sin salida aparente. Se puede ver en el Anexo 3.

Paralelo a este ordenamiento territorial, y poblacional de la zona urbana del puerto, la zona rural del Distrito, cuenta con un nivel básico de organización, definido por el Consejo Comunitario- CC y el Cabildo Indígena – CI. Según Planeación Municipal de Buenaventura, para el 2011, hay 42 consejos comunitarios y 33 cabildos indígenas. Ambos, son elemento fundamental de la división político administrativa, debido a que ante cualquier acción e intervención territorial deben ser notificados y se debe concertar con ellos el manejo y ordenamiento territorial dentro de estas propiedades colectivas.

En el caso de los Consejos Comunitarios, y según el documento “Diseño de una política de desarrollo productivo y generación de ingresos para la población afrocolombiana, palanquera y raizal (2009)” las tierras adjudicadas a las Comunidades Negras en el 2005 suman 4.950.078 hectáreas, distribuidas de manera diferencial en los departamentos del occidente nacional. El 59,5% de estas tierras se encuentran en el departamento del Chocó, el 18.8% en Nariño, el 10% en Cauca, el 6.6% en Valle, el 4.9% en Antioquia y el 0.1% en Risaralda.

Como se menciona en el documento, *en la Región Pacífica Buenaventura-Valle la mayoría de los consejos comunitarios se ubican en el rango más bajo de extensiones territoriales adjudicadas y registran una alta densidad de población por hectárea: 16 de los 24 consejos de esta región poseen entre 1.100ha y 10.000ha, con un promedio de 9,2ha por habitante, 5 consejos entre 10.001ha y 30.000ha, los tres restantes tienen entre 50.000ha y 100.000ha con un promedio de 17,3ha por habitante.*

Desde la constitución de 1991 se da inicio a un proceso de definición territorial, sobre la región del Pacífico, de la población afrocolombiana. La revisión a la normatividad respecto al fortalecimiento institucional y gobernabilidad de la población afrocolombiana reseñada en el documento de Viafara, Vivas, Urrea y Castro (2009) señala que a partir de la Ley 70 se reconoce el derecho de la población afrocolombiana a la propiedad colectiva de los territorios ocupados ancestralmente, así mismo, se garantiza la autonomía en la administración de los territorios y sus recursos naturales y se fortalece los procesos organizativos, soporte fundamental para la participación ciudadana y el proceso de toma de decisiones acerca de los programas que afectan a la población afrocolombiana.

Proceso que en años siguientes, se complementa con una serie de documentos CONPES que trazan lineamientos de política al respecto del fortalecimiento institucional, como se observa en el Anexo 4.

Una vez determinando la estructura organizativa del Distrito, es importante abordar los indicadores de socio-económicos de los Bonaverenses, para establecer la calidad de vida de los mismos, su relación con el entorno, y la importancia de las organizaciones descritas en la búsqueda de mejorar las condiciones precarias en las que viven más de la mitad de los pobladores de Buenaventura.

De acuerdo a la metodología del DANE, y siguiendo los preceptos del PNUD, el indicador relevante que da cuenta de las carencias económicas y sociales de una población y su caracterización de la pobreza es el NBI (necesidades básicas insatisfechas). Esta metodología surge a partir de la consideración de una serie de elementos como: las características de la vivienda, la cobertura de servicios públicos, el hacinamiento, la asistencia escolar de los niños, etc. Bajo estos parámetros, para el caso colombiano, un 27,7% de la población del país tiene Necesidades Básicas Insatisfechas. El departamento del Valle del Cauca, presenta un índice cercano al 16%. Buenaventura presente una tasa de 35.47% de la población que no cuenta con las condiciones mínimas para vivir dignamente. Acentuándose en su zona rural, con un 44.14%. Buenaventura, presenta unas necesidades básicas insatisfechas por encima del promedio nacional y departamental, dando clara evidencia de las condiciones de inequidad social en la que se encuentra sumida la mayoría de sus habitantes.

Tabla 35. Personas en Necesidades Básicas Insatisfechas

Ubicación	Total	Cabecera Municipal	Resto del municipio
Buenaventura	35,47%	34,47%	44,14%
Valle	15,60%	14,10%	25,90%

Fuente: Censo 2005. DANE

Según condición étnica

La mayoría de estos habitantes, el 88.6% se consideran raizales, palanqueros, negros, mulatos, afrocolombianos, o afrodescendientes, según los indicadores demográficos, suministrados por el DANE. Y como lo señala el documento “Desigualdades sociodemográficas y socioeconómicas, mercado laboral y discriminación étnico-racial en Colombia: análisis estadístico como sustento de Acciones Afirmativas a favor de la población afrocolombiana” (Viáfara, Urrea y Correa; 2009), y como era previsible, Buenaventura posee una de las mayores tasas de pobreza por NBI de la población afrocolombiana (37.9%), mientras que la población no étnica presenta una menor proporción de población pobre por NBI (24.2%). Esto último, permite dilucidar que la población afrocolombiana, pese a ser el grupo étnico con mayor presencia en el Distrito se enfrenta a una desigualdad persistente y generalizada, no solo en Buenaventura, sino en el resto del país.