

Análisis de la situación social y económica del Puerto de Buenaventura

Paula Marcela García Ortega

paulagarcia@mattelsa.net

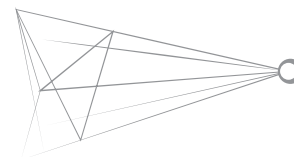
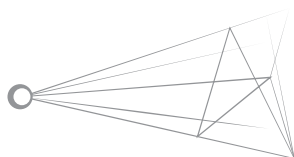
Negociadora Internacional

Estudiante de Especialización en

Gerencia Logística Internacional

Institución Universitaria Esumer

Medellín – Colombia



Resumen

Buenaventura hace parte del Valle del Cauca; departamento donde se encuentra localizado uno de los principales puertos marítimos de Colombia, al contar con una óptima ubicación geográfica en el Océano Pacífico y estar cerca del Canal de Panamá, aspecto que le significa ser un puerto con muchas ventajas geográficas gracias al tráfico de carga que se presenta en esta zona del Pacífico colombiano. Según un análisis realizado en el Diario Portafolio (2014), la Sociedad Portuaria de Buenaventura mueve aproximadamente el 32% del total de la carga movilizada en los diez puertos de Colombia y por este motivo juega un papel muy importante en el desarrollo global de la industria colombiana.

Es importante mencionar que el Puerto no es el único medio por el cual esta ciudad obtiene ingresos, debido a que también tienen otras actividades como la pesca y la agricultura que pueden no tener la misma participación en la economía de la ciudad, pero de una u otra forma ayudan a su desarrollo. Del mismo modo que aportan a la economía, se ven afectadas por la problemática de seguridad y pobreza que vive la región. Por lo tanto, en este artículo de reflexión se intentará dar respuesta a ¿cuáles son los factores que influyen para que se presente tal situación, y que inciden directamente en la operación del Puerto e indirectamente en el crecimiento de la economía del país?

Para dar respuesta a este interrogante se realiza una lectura preliminar desde la prensa escrita y algunas investigaciones sobre la situación económica y social del municipio de Buenaventura y su Puerto, encontrando que a pesar de la dinámica que trae la infraestructura portuaria a la municipalidad esto no se ha reflejado en un mejor estado de bienestar para sus habitantes por algunas problemáticas estructurales que se presentan en el territorio como: los asentamientos con déficit de equipamientos y la situación de seguridad que históricamente viene afectando la región. Por tanto se hace necesario una política territorial integral que tenga como objetivo principal incremento la calidad de vida de la población nativa.

Palabras clave:

Sociedad portuaria, desarrollo económico, ventajas geográficas, crecimiento comercial, población, seguridad, pobreza.

Introducción

La actividad portuaria en Colombia ha tenido un importante desarrollo a través del tiempo. El avance en los procesos de comercio exterior y logística, ha logrado mayores exigencias en cuanto al nivel de competencia de los mercados mundiales. De la misma forma, la globalización de dichos procesos es un estímulo para los entes portuarios, ya que les exige desarrollar una infraestructura adecuada que incluya un riguroso marco internacional y que cuente con un alto nivel de calidad, llevando a asumir mayores retos y, por lo tanto, un avance significativo de las actividades portuarias.

Por otra parte, la consolidación de Tratados de Libre Comercio entre Colombia y otros países, obliga al Gobierno Nacional no solo a tener puertos competitivos, sino a alcanzar mejores desarrollos en las ciudades donde se ubican los mismos. Para lograr esto, el país debe tener una adecuada infraestructura portuaria, que le permita responder de manera precisa y con calidad todos los procesos de forma que se disminuyan los costos finales, tanto de los puertos como de las ciudades donde estos tienen presencia.

Esta realidad no es ajena para el Puerto de Buenaventura, el cual se encuentra localizado en el municipio de Buenaventura, al occidente del Valle del Cauca, entre la cordillera occidental y el mar Pacífico. Siendo el municipio más extenso, con un área de 6.297 Km² equivalente al 29.7% del área total del departamento (Jiménez et al. 2001), está a tres horas de distancia de la ciudad de Cali (capital departamental). Por las características de su ubicación, principalmente por estar apartado de las principales urbes, es considerado un territorio difícil de vigilar y administrar.

El Puerto de Buenaventura es el principal puerto colombiano sobre el litoral Pacífico y el segundo comparado con los demás puertos del país, debido a su estratégica localización.

La ciudad consta de una zona insular, Isla de Cascajal, allí se concentran la mayoría de actividades económicas y de servicios, y otra continental, esta última con una vocación principalmente residencial. Su configuración se ha dado en forma longitudinal al lado y lado de su vía principal, la Avenida Simón Bolívar, con una extensión aproximada de 13 kilómetros y que comunica a la ciudad con el interior del país (Ministerio de Trabajo, 2015).

Buenaventura es una ciudad/puerto que maneja de acuerdo a El Espectador (2013):

El 60% del comercio internacional marítimo de Colombia, lo que deja un recaudo tributario de más de \$2 billones anuales. Su zona rural es una inmensa mina de oro y su entorno natural la sitúa como una de las zonas más biodiversas del país. Una poderosa capa vegetal que se extiende hasta el departamento del Chocó y alberga importantes ríos como el Dagua, el Anchicayá, el Calima, el Cajambre, el Yurumanguí, una parte del Naya y otra del San Juan. Es, en pocas palabras, uno de los tesoros naturales del país (párr. 1).

La zona portuaria de Buenaventura está conformada por 14 muelles de tres tipos:

- **Privados:** operados por agentes privados que realizan todo tipo de actividades relacionados con el comercio exterior.
- **Especializados:** aquellos que se encargan de la exportación de productos tradicionales como el petróleo, carbón, frutas, etc.
- **Sociedades Portuarias Regionales:** las cuales prestan servicios para el resto de productos que requieran ser movilizados dentro y fuera del país.

En este Puerto, “el sector privado cuenta con aproximadamente el 83% de participación y el sector público con el 17% restante” (Escobar, 2012). A pesar de todos los beneficios por su ubicación estratégica (que lo posicionan como el puerto colombiano en la Alianza del Pacífico), la belleza de su geografía y la cercanía al Canal de Panamá, Buenaventura y su puerto se han convertido en un fortín que está en constante disputa entre la delincuencia común y grandes empresarios nacionales e internacionales, generando que esta población sea reconocida como una de las más pobres, desiguales y violentas de Colombia.

La ciudad cuenta con grandes oportunidades gracias al puerto, pero cabe resaltar que gran parte de estas oportunidades no se aprovechan debido a la problemática social, económica y de seguridad de la zona. Según un análisis del programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo –PNUD–(2012), Buenaventura es una de las ciudades con la población más pobre del País, esto se debe a los altos índices de analfabetismo y desempleo. También, en otro estudio más reciente realizado por Caracol Radio (2015), se informa que es una ciudad que presenta graves problemáticas sociales debido a los bajos niveles de educación y desarrollo, lo que produce altos índices de violencia. Todos estos factores afectan directa o indirectamente el funcionamiento del Puerto, debido a que la mayor parte de los habitantes no reciben el salario necesario para sostener a su grupo familiar y brindarles mejores condiciones de vida.

Frente a esta realidad, es importante determinar: ¿cuáles son los factores que influyen para que se presente tal situación, y que inciden directamente en la operación del Puerto e indirectamente en el crecimiento de la economía del país? Adicionalmente, es necesario identificar qué acciones de mejora se están llevando a cabo para reconstruir la situación del Puerto y consolidar su funcionamiento comercial.

Aspectos sociales

Según las proyecciones del DANE para el 2013 la ciudad de Buenaventura tenía 384.402 habitantes; constituyéndose en el segundo municipio por tamaño de población en el Valle del Cauca. De este número el 80% de la población vive en condiciones de pobreza, y alrededor del 45% se encuentra en la indigencia total.

El municipio está dividido en dos sectores: la Isla de Cascajal, donde se encuentra el epicentro de la economía local, y la zona insular, en la cual su crecimiento industrial y de servicios cada vez es mayor y se concentra la zona residencial (Alcaldía Distrital de Buenaventura, 2012).

El 90% de la población vive en el casco urbano y el 10% restante en la zona rural. El 88% de la población se considera afro colombiana. En Buenaventura, según informe del presentado por el DANE, cerca del 57% de los hogares tienen 4 o más personas en una sola vivienda, en la mayoría de los casos solo hay una persona trabajando y llevando el sustento a la familia. En cuanto a la distribución por sexo, el 52% de la población son mujeres (en un gran porcentaje cabeza de hogar). La esperanza de vida de la población de Buenaventura es de 63,4 años siendo esta la más baja de todo el departamento (70,7 años) y la del país (72,3 años), según lo señala el Informe Regional de Desarrollo Humano del Valle del Cauca 2008 (Human Development Awards for Excellence, 2009).

Este mismo informe señala que alrededor del 25% de la población que reside en Buenaventura nació en otros municipios del país. Paralelamente, advierte que el 47% de la población que cambió de residencia en los últimos años en este municipio lo hizo por razones familiares; siendo las causas: 1) 20% por dificultad para conseguir empleo, 2) 15% por otra razón y 3) alrededor del 11% lo hizo porque corría peligro su vida a causa de amenazas.

La ciudad puerto de Buenaventura tiene resultados deficientes en cuanto a salud y educación. Para el año 2013, según información del DANE, la tasa de alfabetismo llega apenas al 62%. En lo que refiere a la cobertura en servicios de salud:

El 38% de la población de Buenaventura no está cubierta por el sistema de salud bajo ninguna modalidad, proporción que incluso supera la del Chocó, en donde el porcentaje de población no cubierta es del 30%. El resto de la población está repartida entre el régimen subsidiado (31,9%) y el contributivo (30%) (DANE 2013, citado en Fedesarrollo, 2014).

Inseguridad y pobreza

Según Garcés (2015):

Buenaventura tiene una actividad logística portuaria que le entrega grandes beneficios económicos al país y a su región, pero esto no ha traído avances significativos en el crecimiento de la ciudad, ya que su situación socioeconómica cada vez es peor. El nivel de desempleo aumenta cada día más, las oportunidades laborales en cargos gerenciales para los nativos nunca han sido las mejores, la infraestructura de la ciudad es deficiente y no se cuenta con un sistema de salud ni de educación necesarios para satisfacer las necesidades de los pobladores (p. 11)

La segunda población más grande del Valle del Cauca ha sido una ciudad afectada por muchos factores negativos, principalmente la violencia y la pobreza, acciones que afectan las operaciones y el buen funcionamiento del Puerto de Buenaventura, así queda constatado en un informe publicado por El Tiempo (2015).

En los últimos cuatro años, 75.765 personas se vieron afectadas por el conflicto y la inclemencia de las bandas en el puerto. Cuando se habla de los últimos 15 años, la dolorosa cifra llega a 176.659 personas que sufrieron crímenes que van desde amenazas y desplazamientos hasta asesinatos selectivos y descuartizamientos, a plena luz del día. Y el año pasado, en el principal Puerto de Colombia, con casi 400.000 habitantes que en un 90 por ciento son afrodescendientes, la violencia dejó más víctimas que en Antioquia, el Eje Cafetero y Córdoba juntos. Fueron 20.595 bonaverenses que se registraron ante el Gobierno para pedir las medidas de atención y reparación, la mayoría de ellos expulsados de sus viviendas (Periódico El Tiempo, 2015).

Sin embargo, a pesar de contar con una colosal infraestructura y de enorgullecerse de estar cerca de las principales rutas marítimas que atraviesan el planeta; la realidad social no solo afecta el desarrollo de la ciudad de Buenaventura, sino también la operación y seguridad del Puerto. “Buenaventura es afectada de varias aristas, entre ellas el narcotráfico, la extorsión, la violencia, la falta de servicios públicos, y la ausencia de educación competitiva y de oportunidades laborales, que al final convergen en un mismo punto: la pobreza” (Legiscomex.com, 2014).

Los índices de violencia han llegado a ser tan altos, que han hecho pensar a los comerciantes que este no es un ambiente óptimo para cerrar sus negociaciones, llegando al punto de que muchas veces sienten miedo pues son extorsionados por bandas y grupos delincuenciales que existen en la zona, lo que, en algunos casos, puede incrementar el costo final del producto. Otro aspecto negativo son los robos y atentados que pueden afectar las cargas y que ningún seguro, por más alta que sea su cobertura, garantiza que la carga llegue en buen estado o que simplemente llegue. Así lo manifestó el presidente de la Cámara de Comercio de Buenaventura, a la revista en internet Legiscomex.com.

El comercio, los empresarios y el proceso de atracción de inversión se ven impactados negativamente con la situación que vive Buenaventura, ya que no es el clima propicio para los negocios. En ese sentido, lo que estamos viendo es que en el ambiente de las extorsiones y del boleteo, los comerciantes han tenido que verse abocados a cerrar sus negocios a horas más tempranas, lo que impacta negativamente en la generación de sus ingresos y (Legiscomex.com, 2014).

Ante esta realidad, se evidencia que pocos han sido los aportes del gobierno nacional, regional y local para mejorar la situación de la ciudad, a pesar de la importancia que esta tiene por el aporte económico que el Puerto realiza. Buenaventura no solo es puerto, también tiene otros sectores productivos de gran potencial como el forestal y el pesquero, lastimosamente todos están interesados solo en el tema portuario y no tienen en cuenta que, con un crecimiento económico, social y cultural adecuado de la ciudad, se lograrían más beneficios y el nivel de competitividad aumentaría en todos los sectores.

Según informe “La crisis en Buenaventura”, elaborado por Human Rights Watch,

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

Estos desplazamientos internos han ocurrido básicamente de campesinos que migran a las zonas urbanas, debido a la presencia e intimidación que ejercen grupos al margen de la ley (guerrilla, paramilitares y Bandas criminales -Bacrim-), y poco a poca toda esta violencia ha tomado como escenario la zona urbana.

Según el informe de Fedesarrollo y Cerac (2014), Buenaventura pasó a ser un municipio en el 2002 receptor de poblaciones de corregimientos aledaños, a convertirse después del 2007 en un municipio expulsor, a tal punto que en 2011 salieron de la ciudad más de 21.000 personas que escapaban de toda la violencia generada por grupos alzados en armas; el resultado total por desplazamientos entre el 2000 y el 2013 en solo Buenaventura fueron aproximadamente de 26.000 personas.

Conclusiones

La problemática de Buenaventura se puede agrupar en tres aspectos, que inciden directamente en la operación del Puerto, los cuales son.

Falta de infraestructura

“Buenaventura presenta grandes déficits en servicios públicos vitales, especialmente en agua potable y alcantarillado. Ninguna vivienda cuenta con agua potable durante 24 horas continuas, solo los hoteles y el sector de comercio internacional acceden a este servicio de manera constante” (PNUD, 2012).

Además de esto, llama la atención la inadecuada infraestructura de las viviendas, pero también del sector empresarial, lo que la hace ver como una ciudad pobre y no como una población que alberga al Puerto más importante sobre el Océano Pacífico, debilitando así el aprovechamiento de los recursos naturales. Por ejemplo, si las dos actividades económicas más importantes de Buenaventura son la pesca y la agricultura, no existen procesadoras o comercializadoras de dichos productos. Por otra parte, las vías de comunicación, tanto urbanas como rurales y las que dan acceso al Puerto se encuentran en mal estado; solo recientemente, uno de los inversionistas privados del puerto empezó con algunas obras para aumentar el potencial exportador e importador; sin embargo, este esfuerzo, aunque tardío, es un avance que está en función del Puerto y no de sus habitantes.



En este mismo aspecto, llama la atención que en una población donde se mueve gran parte de la economía colombiana, predominan las viviendas rústicas construidas en zonas pantanosas, que lo único que propician son malas condiciones de salud, seguridad y comodidad para sus habitantes.

Debilidad institucional

La falta de cobertura y al mismo tiempo de calidad, llevan a que el acceso a los servicios de salud y educación sea mínimo. Al analizar las noticias publicadas en diferentes medios de comunicación, Buenaventura es uno de los muchos ejemplos en el país donde los recursos destinados a la salud y la educación son raptados por manos inescrupulosas de ‘gobernantes’ de la misma región, que solo se interesan en llenar sus propios bolsillos, esto demuestra la falta de planeación y seguimiento por parte del gobierno Nacional a estos programas.

La falta de presencia de los entes gubernamentales ha propiciado que no se reconozca su autoridad, lo que ha permitido a agrupaciones locales tomar el mando de muchas zonas e instituciones, manipulando a su antojo los procesos legislativos y ejecutivos, es decir, tomar la Ley y los recursos por su cuenta. Esta situación ha generado una debilidad institucional, representada en el poco respeto que se tiene hacia instituciones como la Policía Nacional y el Ejército Colombiano.

Exclusión social

En Buenaventura hay una marcada brecha entre ricos y pobres. En la isla de Cascajal o zona insular de Buenaventura, donde funcionan gran parte de las actividades comerciales y productivas, es mucho mejor la cobertura de los servicios públicos domiciliarios, lo que beneficia considerablemente a los que habitan en este sector. Sin embargo, la baja calidad de la educación, las pocas ofertas de empleo, el bajo nivel del servicio de salud y el lento desarrollo de las actividades productivas propias de la región, son factores que no permiten la generación de oportunidades para mejorar la calidad de vida de la población, ocasionando así un crecimiento en el empleo informal y un elevado costo de oportunidad por el no aprovechamiento de las ventajas territoriales con las que cuenta la municipalidad.

¿Qué se está haciendo?

Al analizar la situación de las ciudades que cuentan con infraestructuras portuarias, se evidencia que los puertos han influenciado considerablemente el desarrollo territorial de éstas, no solo logístico y portuario, sino que también en el bienestar social e individual de los habitantes.

Al identificar los aspectos negativos que afectan actualmente a Buenaventura e indirectamente a su Puerto, el desarrollo integral de esta población es posible si surge una administración gubernamental consiente de sus riquezas que direcciona sus estrategias en una política social y equitativa; reconociendo la diversidad de su cultura, lo que le permitirá lograr una transformación proyectada en el bienestar e inclusión de toda su población (urbana y rural)

La gran mayoría de los puertos a nivel mundial han participado de manera decisiva en el desarrollo continuo de las ciudades. Para ello ha sido necesaria la conectividad de los organismos estatales que permitan el crecimiento urbano en los diferentes escenarios exigidos por los usuarios del servicio (Garcés, 2015).

La Sociedad Portuaria de Buenaventura ha buscado implementar un plan de desarrollo y de crecimiento para incrementar su nivel de operación y lograr posicionarse como uno de los puertos más grandes de Suramérica. Proyectos como el Puerto de Aguadulce son algunos de los programas por medio de los cuales se ha buscado contribuir con el desarrollo del puerto, pero también de la ciudad que lo alberga.

Con el puerto de Aguadulce, se pretende aprovechar al máximo la ubicación altamente estratégica que presenta la ciudad, pero también darle solución a muchas deficiencias que presentaba el Puerto y lo hacían perder competitividad, como la lenta recepción de los productos que llegan desde el interior del país (ver imagen 1).

Imagen 1. Maqueta construcción Puerto de Aguadulce



Fuente: Portafolio (2013)

En 2016 el Puerto alcanzó a completar la totalidad de su primera fase de desarrollo, lo cual es una buena noticia ya que este proyecto generará 5 mil empleos, además de consolidar competitividad al Puerto, al atender un mayor número de cargas. Las principales cargas que se van a manejar en el Puerto de Aguadulce son: contenedores, carga granel, automóviles y carbón, (ver imagen 2).

Imagen 2. Recreación construcción Puerto de Aguadulce



Fuente: Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.

Ahora bien, los objetivos de crecimiento de Buenaventura no sólo están centrados en Aguadulce ya que:

El plan de modernización contemplado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. entre el 2007 y el 2032, tiene previsto inversiones adicionales por 450 millones de dólares, de los cuales 175 millones serán destinados a equipos, 215 millones se irán en infraestructura y 60 millones en logística. La inversión que se realizará antes de 2014 asciende a 300 millones de dólares (Pino, 2015).

El objetivo es incrementar la capacidad instalada actual de 13.5 TMA (Toneladas Métrica por Metro Cuadrado) a 22,8 TMA, en tanto que, de acuerdo con el plan maestro de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., se proyecta movilizar cerca de 27 millones de toneladas en 2032. Todo este incremento permitirá generar un promedio de 9.000 empleos indirectos en los próximos 22 años, a partir de las diferentes inversiones en infraestructura proyectadas (Pino, 2015).

En conclusión, el desarrollo territorial de Buenaventura, y su Puerto, debe ir de la mano de proyectos que tengan en cuenta a sus pobladores, ya que son ellos los dueños directos de sus riquezas por habitar la región desde el principio de los tiempos. Proyectos como el Puerto Industrial Aguadulce, es tal vez uno de los proyectos que puede dar cumplimiento a dicho objetivo, al insertarse dentro de los modelos de desarrollo local y nacional, generando confianza entre los habitantes de la región. No obstante, se deben seguir sumando esfuerzos ya que este puerto constituye la salida al pacífico colombiano.

Alcaldía Distrital de Buenaventura. (2012). *PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL 2012 - 2015*. Buenaventura: Alcaldía Distrital de Buenaventura.

Buenaventura, S. P. (2013). *Problemática de Buenaventura*. Bogotá: SPRBUN.

Caracol Radio. (2015). *La Hora de la Verdad*. Bogotá: Caracol Radio.

Elpais.com.co. (2014). *Situación en Buenaventura es una de las más alarmantes de Colombia: Human Rights Watch*. Cali: Diario El País.

Escobar, I. S. (2012). *Diagnóstico de la Situación Portuaria de Buenaventura para Realizar Comercio Asia Pacífico*. Bogotá: Universidad del Rosario.

Fedesarrollo y CERAC(2014). *Hacia un desarrollo integral de la ciudad de Buenaventura y su área de influencia*. Bogotá: CERAC.

Human Development Awards for Excellence. (2009). *Hacia un Valle del Cauca incluyente y pacífico - Informe Regional de Desarrollo Humano 2008*. Bogotá: <http://www.pnud.org.co/>.

Human Rights Watch. (2014). *La crisis en Buenaventura*. Bogotá: Human Rights Watch.

Jimenez, A et al (2011). Proyecto caracterización de la explotación sexual comercial de NNA en seis municipios del Valle del Cauca.

Legiscomex.com. (2014). *La problemática en Buenaventura: más allá de la droga, el contrabando y las Bacrim*. Bogotá: Legis.

Ministerio de Trabajo. (2015). *Buenaventura, ciudad puerto de clase mundial - Plan local de empleo 2011 - 2015*. Bogotá: Presidencia de la República.

Garces, L. (2015). *Buenaventura como ciudad puerto*. (Tesis de maestría, Universidad Icesi). Recuperado de: https://bibliotecadigital.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/78173/1/T00378.pdf

Periódico El Espectador. (2013). *Buenaventura, entre la pobreza y la violencia*. Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/buenaventura-entre-pobreza-y-violencia-articulo-406499>

Periódico El Tiempo. (2015). *Buenaventura, 35 años sobreviviendo a la violencia*. Bogotá: El Tiempo.

Pino, A. (2015). *Buenaventura: tres puertos en uno*. Bogotá: Revista de Logística.

PNUD. (2012). *¿Cómo romper las trampas de pobreza en Buenaventura?* Bogotá: Cuadernos PNUD.

Portafolio. (2013). *Acelera la construcción del puerto Aguadulce*. Bogotá: Diario Portafolio.com.

Portafolio. (2014). *El Pacífico estrenará puerto en el 2015*. Bogotá: Diario Portafolio.com.