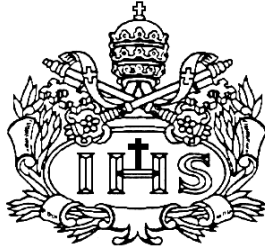


**BUENAVENTURA 2050**



**AUTOR**

Andrés Mauricio Medina Garzón

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO**

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**Bogotá D.C.**

**2015**

**BUENAVENTURA 2050**



**AUTOR**

Andrés Mauricio Medina Garzón

**Presentado para optar al título de arquitecto**

**DIRECTOR**

Javier Peinado Pontón

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO**

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**Bogotá D.C.**

**2015**

**Artículo 23 de la Resolución N° 13 de Julio de 1946.**

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará por qué no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por que las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

# **BUENAVENTURA 2050**

Diseño Urbano de la Isla Cascajal

*Dedicado a mi mamá, mi papá y a mis abuelitos, que me dieron su apoyo constante e incondicional durante toda mi carrera, que me hicieron crecer como persona. A mi hermana, que siempre estuvo dispuesta a darme una mano cuando los arbolitos de las maquetas eran tantos que mi huella digital no lo toleraba.*

## ÍNDICE

### 1. PROBLEMÁTICA

### 2. PROBLEMA

### 3. DESCRIPCIÓN

### 4. JUSTIFICACIÓN

### 5. OBJETIVOS DEL TRABAJO

- a. Objetivo general
- b. Objetivos específicos

### 6. MARCO TEÓRICO

- a. Marco conceptual
- b. Mapa conceptual

### 7. CONCLUSIONES Y DECISIONES

- a. Entendiendo el territorio
- b. Condición del puerto marítimo de buenaventura *comentarios*
- c. Antecedentes y planes de acción
  - i. Mega proyecto Transcontinental Tarena – Tribugá. Geo estrategia Nueva Colombia (1987)
  - ii. Plan Arquímedes (2003)
  - iii. Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura (POT) (2013)

### 8. REFLEXIONES

### 9. ALIADOS ESTRATÉGICOS

- a. Entidades Internacionales
- b. Entidades Nacionales
- c. Entidades Departamentales / Estatales a nivel municipal (Ministerios)

### 10. OBJETIVOS DEL PROYECTO

- a. Objetivo general
- b. Objetivos específicos

### 11. ACCIONES

- a. C. Diseño Arquitectónico
- b. C. Urbanismo

- c. C. Gestión
- d. C. Social
- e. C. Ambiental

## **12. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**

- a. Total de áreas
  - i. General
  - ii. Sectores propuestos

## **13. ESTRATEGIAS DE GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN *Adaptación de Documento CONPES 3410***

- a. Desarrollos específicos
  - i. Desarrollo urbano
  - ii. Vivienda
  - iii. Agua potable y saneamiento básico
  - iv. Movilidad vial y transporte
  - v. Prevención y atención del riesgo natural y de los desastres
- b. Proyectos complementarios para el desarrollo de buenaventura
- c. Estrategias de fortalecimiento de gobernabilidad y democracia
- d. Estrategias de fortalecimiento institucional
  - i. Alianzas público – privadas
  - ii. Fortalecimiento institucional
- e. Mecanismos de financiación
  - i. Crédito externo
  - ii. Cooperación Internacional
  - iii. Cesión en comodato del lote antigua zona franca
- f. Recomendaciones

## **14. GERENCIA DEL PROYECTO**

- a. Cuadro general
- b. Presupuesto Nacional Buenaventura
- c. Fases del proyecto
- d. Presupuesto del proyecto

## **15. BIBLIOGRAFÍA**

- a. Técnico
- b. Base
- c. Gráfica (montajes)

## BUENAVENTURA 2050

### 1. PROBLEMÁTICA

La ciudad puerto contemporánea y los nuevos territorios resultantes de la desaparición de las fronteras físicas.

### 2. PROBLEMA

Actualmente, Buenaventura es una ciudad subvalorada en el sentido más amplio económica y espacialmente hablando, debido a que no se tiene una conciencia clara de la importante aportación que ésta hace a la fluctuante economía del país. Buenaventura no es tomada realmente como una de las puertas económicas más grandes con el resto del mundo, por ende, ha tenido en los últimos años un subdesarrollo importante en materia de calidad de vida de los pobladores y la relación de estos con el puerto marítimo: precaria y casi nula.

### 3. DESCRIPCIÓN

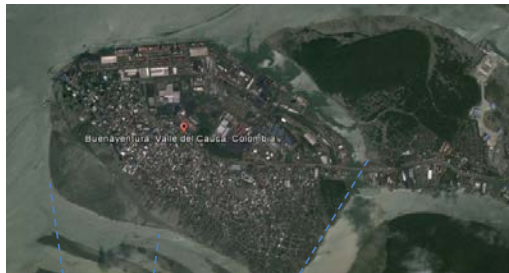
Uno de los problemas más grandes que afronta Buenaventura como ciudad y como ente territorial dependiente del departamento del Valle del Cauca, es la correcta y muy necesaria comunicación entre las actividades portuarias y (de carácter internacional) y aquellas que se generan al interior de la población (de orden inorgánico metropolitano y local.), es decir, la desagregación de actividades propias de una región que no puede verse plenamente beneficiada por las bondades que carrea acoger al puerto marítimo con mayor relevancia en la geografía nacional. La respuesta que ha dado la ciudad ante el asunto en cuestión es simplemente un cercado que no pretende ninguna suerte de inclusión ni aumento en la calidad de vida urbana, por el contrario, se ve radicalmente separado lo que pasa de un lado de lo que está pasando a través de ella. Podríamos hablar de dos ciudades dentro de una ciudad, en donde las vocaciones están dadas por tradición o uso.

La desarticulación actual entre la actividad el Puerto Marítimo de Buenaventura y la sociedad civil de la misma ciudad, es el problema que hoy somete a los habitantes a un olvido por parte de la región y de los países que allí arriban. (Herrera, conferencia, 2008). Existen secuelas causadas precisamente por la no conjugación de actividades de un lado y del otro, ello significa, un atraso significativo en el nivel económico, educativo y cultural de la ciudad con respecto a otras de la misma o incluso, menor envergadura. Buenaventura oficialmente Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Eco turístico.



Buenaventura, único puerto de importancia sobre el Océano Pacífico y el de mayor tráfico entre los puertos colombianos, está localizado muy favorablemente (Ver imagen 1) con respecto a la extensa zona que sirve en el interior del país y comprende los Departamentos del Valle del Cauca, Caldas, Antioquia, Tolima y Cundinamarca (Colpuertos\*, p. 27).

Buenaventura, en el suroccidente de Colombia, es el municipio más grande del departamento de Valle del Cauca, sus 6.078 km<sup>2</sup> de superficie representan la tercera parte del área departamental, y el segundo con más población. (Suarez, p. 7)



<http://www.caribbsa.com/incluye/puerto-buenaventura.cfm> Ubicación geográfica de Buenaventura (Valle del Cauca) IMG1



<http://m.semana.com/on-line/articulo/pobre-puerto-del-mar-buenaventura/80701-3> Límite entre población urbana y puerto de Buenaventura IMG3

El área de la zona del puerto terminal es de 1.174.688 m<sup>2</sup> (Colpuertos\*, p. 28). Dentro de esta área están comprendidas una gran parte de las zonas agrícolas más intensamente exploradas del país y las ciudades de Bogotá, Cali y Medellín. Es el puerto más importante de Colombia por el volumen de carga que mueve (más del 60% del comercio del país)(Alcaldía de Buenaventura).

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. es una empresa de economía mixta, regida por el derecho privado (Ver imagen 2). El 83% de su participación accionaria pertenece a empresarios privados conformados por importadores, exportadores, operadores portuarios, líneas navieras, gremios, ex trabajadores portuarios y personas naturales. El 15% restante está en manos del sector público integrado por la Alcaldía de Buenaventura y el 2% para el Ministerio de Transporte.

“Más que un complejo técnico puramente tal es un complejo entorno a un modo de asentarse en el territorio, es un complejo de habitabilidad y sustentación, que tanto desde el punto de vista cultural y técnico, comparten un borde y una orilla en común... Podemos llamar orilla al límite por el cual una entidad ontológicamente se distingue de otra, la orilla propiamente tal es aquel límite natural de las cosas, que canta su propio nombre: “la orilla del mar” es por así decirlo, donde este empieza” (Herrera, conferencia, 2008).



En la actualidad, la relación entre el puerto marítimo comercial de Buenaventura y la población, se ve mitigada por la monopolización de las grandes élites Nacionales y Mundiales (países desarrollados que compran y venden mercancías al país), negando la importancia que tienen los usuarios de la región dentro de dicha actividad productiva. Por su lado, los pobladores se dedican a actividades que están alejadas de aquello que provee el puerto: actividades como la pesca, la extracción de madera y piedras preciosas de los ríos circundantes son algunas de estas. (Alcaldía de Buenaventura). Vemos en la imagen 3, la manera en que hoy en día se relaciona el puerto marítimo de Buenaventura con los habitantes del territorio: tan solo es una reja la que separa la actividad mercantil internacional con la dinámica económica local.

La base económica depende principalmente de las actividades portuarias, por el puerto de Buenaventura se moviliza el 60% del tráfico marítimo de carga de Colombia y el 80% de la producción cafetera se exporta por él (Ver imagen 4); posee las mejores instalaciones portuarias del país y cuenta con los excelentes servicios de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S. A. Hay fábricas de conservas y almacenes de madera.

<http://www.caribbsa.com/includes/puerto-buenaventura.cfm>

Llegada de Panamax y Post Panamax a cargue y descargue en el puerto de Buenaventura IMG 4



El turismo es una gran fuente de ingresos, Buenaventura posee una importante infraestructura turística, hoteles como el Estación, riqueza natural y lugares atractivos para el desarrollo de esta actividad. En menor escala se desarrolla la pesca marítima y fluvial, aunque tiene el mayor industria maderera, posee grandes recursos forestales en sus bosques tropicales. (Suarez, p.8).

“Así entonces desde un punto de vista urbano, la ciudad va desarrollando y consolidando un borde; un modo de habitar sus bordes, un modo y una forma de establecer sus términos o límites y por otro lado el puerto avanza apropiándose de una orilla natural y consolidando para sí, un perímetro en expansión, donde comienza un territorio marítimo” (Herrera, conferencia, 2008).

De acuerdo con el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) a 2010, la ciudad posee 362.625 habitantes. Como el resto de la costa pacífica colombiana predomina la población Afrocolombiana con un rango del 88,5%. (Perfil estadístico Buenaventura)

De acuerdo con los estudios de distribución de población, el 90,4% habita en el casco urbano y 9,6% en el sector rural. El 35,85 declara poseer necesidades básicas insatisfechas. Ello se ve reflejado en las estadísticas presentadas dentro del Perfil Estadístico de Buenaventura del 2005, donde se muestra que el 90.1% de las viviendas cuentan con servicio de Energía Eléctrica, 59.9% cuentan con servicio de Alcantarillado, 75.9% cuentan con servicio de Acueducto, 0.0% cuentan con servicio de Gas Natural y 31.8% cuentan con servicio de Teléfono (DANE). Esto trae como consecuencia que haya un atraso en el

nivel de desarrollo de la población de esta región del país, con respecto a ciudades cercanas como Santiago de Cali, donde estos porcentajes son muy superiores (Alcaldía de Cali).



[http://www.iidh.ed.cr/multic/default\\_12.aspx?contenido=bb7a7fb7-c8a2-4b7e-80e8-a3cce67cea35&Portal=IIDHSeguridad](http://www.iidh.ed.cr/multic/default_12.aspx?contenido=bb7a7fb7-c8a2-4b7e-80e8-a3cce67cea35&Portal=IIDHSeguridad) Condiciones de habitabilidad de la población en zona rural de Buenaventura IMG 5

Hay un promedio 4.4 personas por hogar (comprendiendo la cabecera y el resto, de acuerdo con la denominación del censo del DANE). El 83.8% de las unidades de vivienda son casas – casas indígenas, 13% son apartamentos y un 3.2% está representado por otro tipo de habitación. (Perfil estadístico Buenaventura). El 4,2% de los hogares tiene actividad económica en sus viviendas.

Ello habla por sí solo de unas condiciones habitacionales normales, aunque, de acuerdo con la calidad de las viviendas observadas tras el censo del DANE del 2005, más del 63% de las viviendas del área rural, son de bajos índices constructivos, utilizando materiales de baja calidad y trayendo como consecuencia un alto riesgo ante desastres naturales (Ver imagen 5).

La mayor parte de los habitantes de la zona son agricultores y extractores de madera (Colpuertos\*\*, p.1-21). El 68,9% de la población en cabecera de 3 a 24 años asiste a un establecimiento educativo formal. (DANE). Actualmente es una población con un bajísimo índice de desarrollo, tomando en cuenta que tan solo un poco más del 30% de la población tiene acceso a una educación regular, con respecto a ciudades como Bogotá o Medellín, donde este indicador supera el 50%, de acuerdo como el censo del DANE del 2005.

“La ciudad portuaria, a diferencia de otras, es un cabezal que se reconoce íntimamente en una incompletitud, en una carencia permanente que la sostiene vinculada con otra. Una Ciudad portuaria busca su otra “mitad”, esta carencia viene a detonar incluso rivalidades entre ellas”. (Herrera, conferencia, 2008).

Si la situación expuesta en líneas anteriores sigue el rumbo actual y, considerando que la población seguirá su curso normal de crecimiento, los habitantes de Buenaventura (de acuerdo con proyecciones del DANE para el 2020 en conjunto con la Alcaldía de Buenaventura) seguirán sin la capacidad de suplir sus necesidades básicas y, por ende, el acceso a servicios como la educación y la cultura, se verán mucho más disminuidos; estos últimos, como base del desarrollo económico y social de una comunidad. Mientras la actividad económica generada por el puerto y aquella que producen los habitantes no se vean relacionadas, no habrá la posibilidad de hacer Buenaventura un punto de actividad primordial de economía turística y mercantil integral.

#### 4. JUSTIFICACIÓN

Es pertinente abordar el tema de las dinámicas entre el puerto marítimo de Buenaventura y la población circundante, ya que tiene una influencia muy grande desde una perspectiva económica, social y cultural en el contexto nacional y que, hoy en día, es uno de los puntos más conflictivos en materia de movilidad, seguridad y accesibilidad de Colombia.

El reconocimiento de los puertos marítimos como una puerta de comunicación con el resto del mundo, que exportan y venden al país, como una alternativa para mejorar las condiciones de vida de la población, propulsando de manera eficiente su desarrollo económico y social, teniendo una mirada muy amplia desde diversas disciplinas: económica, ingenieril, social, arquitectónica, entre muchas otras.

El problema provocado tras la segregación de sectores dentro de toda la ciudad de Buenaventura (claramente identificable entre el puerto y población), es la situación que atañe más urgentemente al contexto Nacional y regional, y que localizará toda la atención en optimizar y propender por una comunicación más directa entre las actividades que suceden a lado y lado de una reja, único límite entre cada bando.

Lo anterior indica un enfoque claramente social, que busca matizar y mediar entre lo pesado, duro y ajeno que puede ser el puerto, con aquello frágil, cambiante, móvil y diáfano que representa la población civil, mejorando esa nueva frontera que propone una ciudad con gran potencial y con tan poco valor para los habitantes del territorio y, en general, de Colombia.

En conclusión, la misión es reconocer y reactivar la economía y el flujo de actividades urbanas que se está viendo segregada y dividida por una barrera que no es más que la demostración un facilismo absoluto de los entes de gobierno por no afrontar que el puerto está en una comunicación directa con el puerto y que hoy en día parecen dos islas separadas y disociadas, razón por la cual es pertinente trabajar en esta región del país.

## 5. OBJETIVOS DEL TRABAJO

### a. OBJETIVO GENERAL

- Favorecer el dialogo entre ciudad de Buenaventura con el contexto nacional e internacional para el reconocimiento de esta región como uno de los puntos de comercio más importantes e influyentes en el país, tras la implementación de mecanismos inclusivos de gestión social.

### b. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar los principales problemas en la infraestructura de comunicación de la ciudad de Buenaventura, para saber con exactitud los puntos a intervenir, realizando la cartografía y planimetría pertinente.
- Integrar métodos bidimensionales y tridimensionales de simulación de movimiento de la población en el territorio, con el fin de evidenciar la actividad urbana en la ciudad, elaborando estudios de aforos por horas y sus desplazamientos en el territorio.
- Realizar el estudio de crecimiento de las áreas urbanas y rurales de la ciudad con relación al puerto marítimo, tras la búsqueda de las tendencias que ha tenido la población en el tiempo y conocer sus verdaderos intereses, identificando años críticas en la historia moderna que den cuenta del surgimiento y esparcimiento de la mancha urbana.
- Evidenciar tendencias de habitabilidad de las comunidades próximas al puerto marítimo, para saber sus necesidades y las actividades que llevan a cabo día a día y con ello poder proponer un proyecto coherente que conlleve a integrar ambos sectores, realizando encuestas y visitas a campo para dar cuenta real de la situación.
- Clasificar el nivel de eficiencia y suficiencia de equipamientos a la comunidad, con el fin de saber las carencias espaciales de la población, realizando censos y planimetría que hagan muestren la manera a intervenir y el tipo de proyecto que la comunidad necesita.

## 6. MARCO TEÓRICO

### a. MARCO CONCEPTUAL

Confundir a un puerto con una ciudad y a una ciudad con un puerto, es tarea del desarrollo histórico y cultura de ese territorio puntualmente, de tal asentamiento común, de su interdependencia. Pero, esto en la evolución antagónica de ambos (Herrera, conferencia, 2008), no muchas veces da como resultado un cuerpo unitario, ya que las velocidades de crecimiento y de demanda de un puerto, y hoy más que en otros momentos históricos no tienen directa relación con las demandas y ofertas de la ciudad que lo acompaña.

Aquello que se señalaba acerca del origen puntual de la ciudad portuaria, implica también la connotación de que esta puntualidad pueda ser centrada o descentrada, conformándose en su peculiaridad (Herrera, conferencia, 2008). El patrimonio y el paisaje portuario por un lado y las edificaciones e infraestructura urbana por otro, son un testimonio fundamental para interpretar la historia, la economía, la idiosincrasia de una ciudad y una sociedad.

Hablar de límites, puede carecer de sentido, pues implica reconsiderar lo determinantes que pueden ser las definiciones y lo “definitivas” que puedan resultar las determinaciones (Jauregui). Lo que de cualquier manera implica poner en juego la interioridad de una disciplina (o de varias, en el caso de la cuestión urbana contemporánea). “Límite es una línea, real o imaginaria, que sirve de separación entre territorios contiguos” De acuerdo con la definición de la RAE.

El límite de la ciudad contemporánea es por tanto abstracto y no físico, no está relacionado con el lugar donde termina. La periferia no es más que un espacio fluctuante, un tejido disperso donde los usos se mezclan y donde se especula con el límite físico de la ciudad. Pero claro, no es debido pretender que la ciudad sea un objeto absolutamente moldeable por las buenas intenciones de un planificador territorial, éstas, en cambio, con transformadas día a día por las personas que las componen.

Son temas políticos los que muchas veces regulan y establecen el “carácter” o uso futuro del territorio, en unos terrenos áridos y escabrosos de desconocimiento, de empirismo, quizá de ignorancia. No es solo un problema de recursos económicos, sino de intereses personales en muchas ocasiones, lo que no deja progresar a una región. Tal vez sea adecuado re configurar la visión del componente urbano, quien es capaz de hilar los límites, las barreras que divergen entre las partes, haciendo partícipes las dinámicas de lado y lado. Sea éste el tema de acción principal: Reactivar el conjunto de actividades de una Ciudad Puerto, no solo con un mundo globalizado, sino con actividades muy propias de lo local.

Debido a esto, el complejo *ciudad puerto*, debe definir de forma conjunta no sólo la región en la cual determina su zona de influencia y sus redes, sino a través de una visión estratégica de política conjunta entorno a la orientación y desarrollo de esa área de influencia. De tal suerte que puerto y ciudad puedan nombrar de forma conjunta el sentido y la dirección que los reúne dentro de un área territorial específica, “...y dentro de esa especificidad nombrar y establecer las escalas de influencia afectaría a la región que se determine”. (Herrera, conferencia, 2008).

De acuerdo con Kevin Lynch, en *The Image of the City*, define los bordes como “elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados”. (Lynch, 2008, p. 63). Estos bordes pueden ser vallas, más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones.

Partiendo de allí, es preciso decir que un borde o límite, no necesariamente relaciona o vincula dos regiones, tal como afirma Lynch, sino que en ocasiones, tiene una función disgregadora, que separa y que no reconoce relaciones poblacionales que tal vez en algún tiempo hubo. No es necesario ir más allá en el contexto Nacional y ver que muchos de los puertos (marítimos, aéreos o secos), son objetos separados en el territorio y que nada tienen que ver con las realidades de los contextos inmediatos a los cuales pertenecen; por lo general hacen parte de una maraña de cercados, redes o barreras duras y cortantes que simplemente desconocen las actividades de su usuario más frecuente: quienes coexisten con el puerto, nada tienen que ver con él. Es pertinente darle otra visión a lo que significa un puerto y su influencia.

De acuerdo con ello, José Granda, en *Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios*, se refiere a la Ciudad Puerto como un territorio estratégico, cuyo re escalamiento es parte de la arquitectura organizacional de la actividad portuaria globalizada, generada a partir de la concentración de los flujos comerciales en algunos espacios centrales, y también de una creciente incorporación de lugares particulares en el mundo menos desarrollado (Granda, 2005, p 32).. Dicho reconocimiento a nivel espacial y de escalas, permite reconocer las ciudades portuarias como lugares en que las actividades confluyen, son puntos de confluencias, nodos de prontitudes, lo que Lynch llama: “...puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina”.

Expresos son los motivos por los cuales se sobre entiende que no es posible concebir una ciudad estrechamente ligada a la actividad de un puerto (y menos aún si es este uno de los que más moviliza mercancías en el país), con un territorio que no tenga un carácter tan potente, que acumule tal grueso de actividades culturales, comerciales y sociales. No es el puerto por el puerto. Es un conglomerado de acciones que hacen que éste sea la vida de comunicación con el resto de la Nación y el mundo.

Continuando con Lynch, se puede hacer la reflexión acerca de cómo éstos nodos pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. Así bien, se desarrolla el término definitivo como la conjunción total de las movilizaciones y encuentros de una región, de una población.

El puerto como un nodo globalizante, y no solo porque gran parte de su estructura funcional y organizacional éste compuesta por muchos actores ajenos al territorio Nacional, sino porque *engloba* y es capaz de reunir una cantidad inmensa de dinámicas. “...bien los nodos pueden ser, sencillamente, concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uno o carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada” (Lynch, 2008, p 63)..

Dando lugar a una nueva categoría, donde el desbalance y la incoherencia es quien predomina, es importante reconocer que estos nodos de concentración importantes (a manera de una malla interconectada), muestra comportamientos similares.

En Colombia, la competencia inter portuaria es menos fuerte en el lado del pacífico, donde domina Buenaventura, que en el lado caribeño, donde Cartagena, Barranquilla y varios puertos menores están compitiendo fuertemente por carga local y por carga de transbordo. (Hoffmann, 2000, p. 136). En palabras de Lynch: Algunos de estos nodos de concentración constituyen el foco y epítome de un barrio, sobre el que irradian su influencia y del que se yerguen como símbolos. Se les puede dar el nombre de núcleos. Lo que habla de una falta de conciencia sobre la conectividad entre las regiones conexas o limítrofes con secciones tan duras pero tan ricas en un territorio. No se puede negar que es un área de oportunidad evidente y que tiene una afectación clara y directa sobre los pobladores.

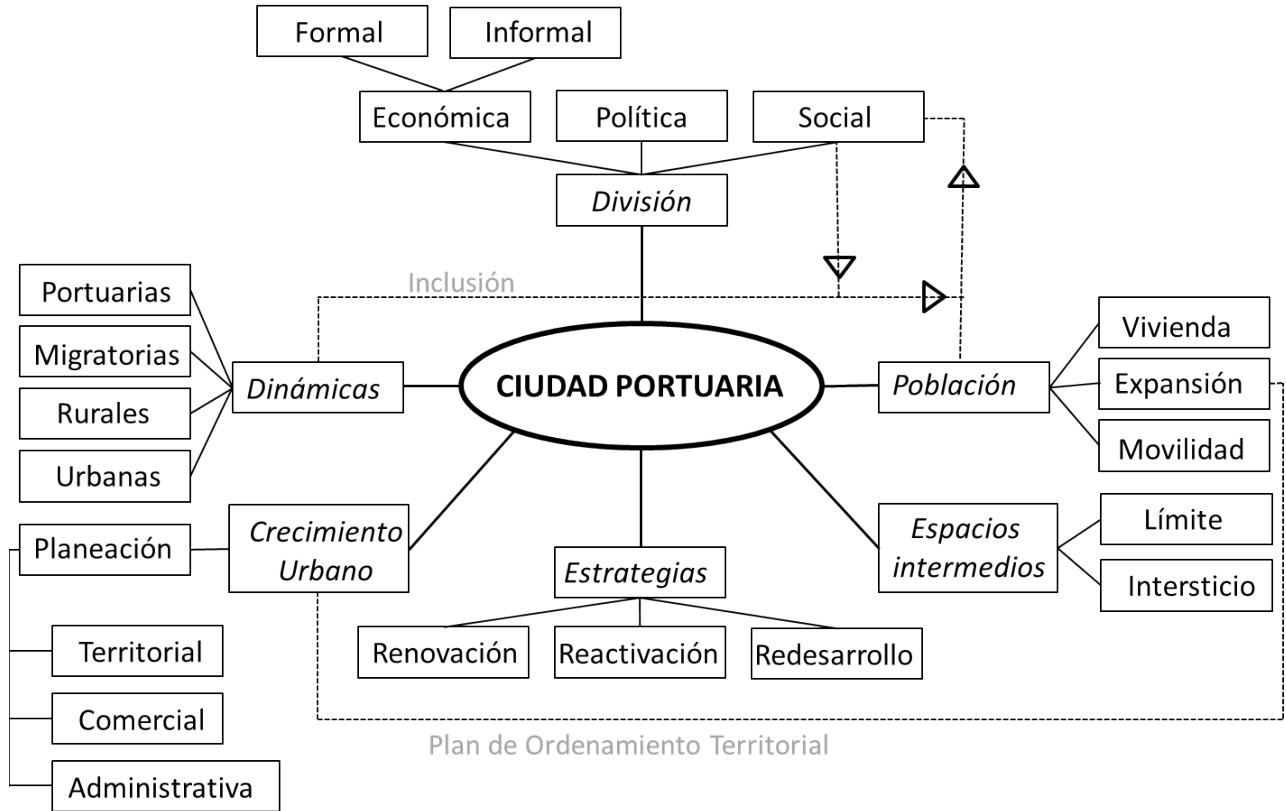
Pero, sobre una visión totalmente general, existe la determinante sobre la cual es primordial tratar: necesidades insatisfechas, mal acceso a sistemas de movilidad y falta de conectividad y comunicación con el resto del país (problemas identificados con anterioridad), ello, sumado a un componente de crecimiento demográfico descontrolado, han de estar formando un criterio sobre el cual, los nodos, límites y centralidades, puedan llevar a la Ciudad Puerto, a recuperar las dinámicas de una población azotada por el abandono institucional y adoctrinado a ver al puerto detrás de una reja, que desliga a un mundo de oportunidades y riquezas, de otro empobrecido y abandonado en sí mismo.

Desde una perspectiva personal, es imprescindible tener en cuenta las teorizaciones presentadas en líneas anteriores con miras a proponer un nuevo modelo de ocupación en el territorio que procure aminorar y contrarrestar el proceso de quietud de la población sobre los límites con el puerto y la presión que por ende se ha venido ejerciendo hacia los bordes de la ciudad como respuesta a reiterada no integración de las actividades del puerto marítimo con aquellas que genera la población. Un punto de reunión y de asocio de estas actividades, tal como lo relaciona Lynch, puede ser la pauta que necesita afrontar una ciudad principal como esta.

No es preciso afirmar que la frontera física es el mayor de los problemas del territorio, ni mucho menos que al erradicarla se puede dar solución a la relación que existe entre cada bando, sin comprender antes las actividades, movimientos y verdaderos intereses de las personas que allí habitan y, de igual manera, la población flotante que arriba a la ciudad por motivos de negocios o sencillamente por el cargue y descargue de mercancías. Tal como afirma herrera en la conferencia dictada en Valparaíso: “Las ciudades portuarias no son que las suma de millones de actividades y personas que se agrupan en un espacio con el fin de llevar actividades puramente productivas, de traqueo, pero se nos está olvidando la arquitectura”. Es un problema de olvido de personas y de la arquitectura que rodea a esa población.



**b. MAPA CONCEPTUAL**



## 7. CONCLUSIONES Y DECISIONES

### a. Entendiendo el territorio

“En general, el país carece de puertos de aguas profundas que puedan atender los nuevos requerimientos de modos de transporte marítimo. Especialmente buques de carga contenedorizada”. (Vieira, 2010, p.20). Es la premisa general que nos presenta un trabajo publicado por el profesor Gonzalo Navarro y Edgar Vieira en donde se refleja la falta de infraestructura necesaria en Colombia para soportar la demanda actual a escala portuaria marítima.

Tan solo es posible decir que en el puerto en Cartagena es el único en el territorio Nacional que puede soportar embarcaciones de gran calado y capacidad de carga. En los últimos años ha sido objeto de dragados importantes que le han dado cabida a buques Panamax de máximo 1600 TEU (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies) y 21.400 TDB (toneladas de peso bruto). Dichas embarcaciones datan de los años ochenta. Ver imagen 1.

Evolución de los portacontenedores

Clase	Año	TEU	TDB	Calado Mt
Feeder		500	7.000	4,0
Feeder Max		501-1.000	13.500	5,5
Handy	'50	1.001-1.600	21.600	8,2
Subpanamax	'70	1.601-2.500	33.750	10,4
Panamax	'80	2.501-3.800	51.300	12,8
Postpanamax	'90	3.801-6.000	81.000	14,3
Cape size	'00	6.000-8.000	108.000	15,2
ULCS	'10	8.001-12.500	170.000	15,8

Imagen 1 Tomada de “La infraestructura de Colombia para una adecuada articulación internacional. El desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial” 2010. Pag. 39

Con todo ello es evidente comprender que incluso el puerto marítimo de Colombia con la mejor infraestructura del país, no puede ser competitivo ni estar al mismo nivel de los más grande puertos marítimos internacionales del mundo como los de Shangai , Hong Kong, Shenzhen, Nueva York, San Pedro Bay (LA& Long Beach ), puertos en los Países Bajos, entre otros. Ver imagen 2



Imagen 2 Tomada de "La infraestructura de Colombia para una adecuada articulación internacional. El desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial" 2010. Pag. 37

No hemos podido aprovechar la ubicación geográfica estratégica y favorecida con la que cuenta el territorio colombiano con respecto el resto del mundo.

En lenguaje coloquial diríamos que es el "ombligo del mundo", porque se encuentra justo en el medio de las rutas marítimas más importantes: China – O. Pacífico – Panamá – Francia (Oriente - Occidente), toda la costa occidental de América desde Alaska hasta Tierra del Fuego (Norte - Sur) y la costa oriental de América del Sur. Ver imagen 3. Razón por la cual no es preciso negar la importancia que tiene la actividad naviera en nuestro país. No es cuestión de eliminarla por su bajo nivel competitivo a nivel internacional, sino potenciar las facultades que tenga en su contexto inmediato.



Imagen 3 Tomada de "La infraestructura de Colombia para una adecuada articulación internacional. El desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial" 2010. Pag. 36

Es entonces muy difícil pensar que el puerto de Buenaventura (que es responsable del 60% de la economía portuaria del país), tenga posibilidad de competir y de ser la puerta de recepción de los buques de última generación ULCS (Ultra Large Container Ship). Ello no solo debido al atraso en materia de infraestructura a la que ha sido abandonada la Costa Pacífica colombiana, sino además por condicionantes físicas del territorio que necesariamente condicionan y limitan las opciones de apertura al mundo de Buenaventura con el resto del mundo.

## **b. Condición del Puerto Marítimo de Buenaventura**

### *Comentarios*

Es necesario expresar las dificultades a la que se enfrenta el puerto marítimo colombiano más importante y el por qué no es el potencial más grande a nivel internacional de expansión y de mejoramiento de la calidad de vida de sus pobladores:

cuenta con un canal de acceso de 27 km desde el océano pacífico hasta la Isla de Cascajal, 10m de profundidad máxima, lecho de roca dura y una sedimentación histórica que va dejando a la isla casi encallada, por lo cual es necesario un dragado constante y paulatino que asegure la actividad portuaria. El canal de entrada en la barra tiene 350m de ancho y 7.5 m de profundidad. Las mareas oscilan entre una mínima de 1.4 m y máxima de 5.4m. Ve imagen 4.

En la actualidad, solo pueden transportarse libremente buques portacontenedores Handy (Tercera generación), ver tabla 1, 177(eslora) x 30,4 (manga) x 16,2 (puntal) x (calado) 11,32. Con 25.891 TRB y 43.665 TPB. Para lo cual el flete es uno de los más costosos, considerando su capacidad y comparándola con buques portacontenedores de última generación.

En los últimos años se han venido adelantando actividades de dragado para poder habilitar el puerto para permitir el acceso a buques SubPanamax y Panamax, teniendo aún con ello un atraso de más de 20 años. Ver imagen 1. “Queda la inquietud del correspondiente acondicionamiento de la bahía, acentuadamente sedimentada, incluidas las dársenas de maniobra y fondeo y los puestos de atraque. ¿A qué profundidad se podrá dragar a pie de muelles sin afectar sus pilotajes y cimentaciones?” (Vieira/Navarro, 2010, pág. 43).

Con esa última reflexión que nos presentan los autores del texto *“La infraestructura de Colombia para una adecuada articulación internacional. El desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial”*, no es difícil concluir que por más que se someta a constantes dragados a las inmediaciones de la Isla Cascajal, no llegará a poder responder en materia de infraestructura a los requerimientos que exige el mundo marítimo moderno.

## Situación Isla Cascajal

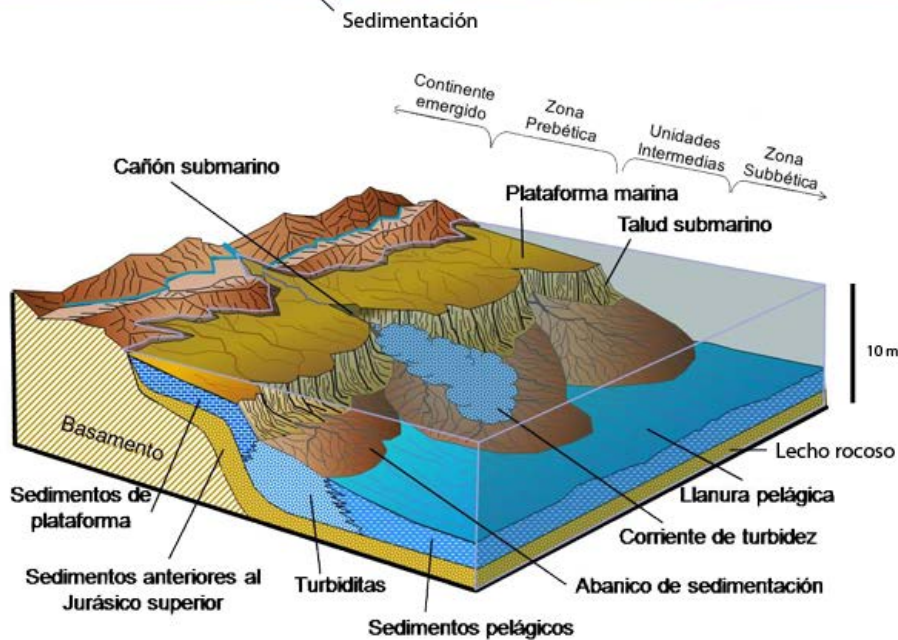


Imagen 4 Tomada de [www.granadanatural.com](http://www.granadanatural.com) y Google Earth (modificada)

Lo anterior sin contar que cada dragado ascienden a cifras de millones de dólares. En el boletín - comunicado de prensa nº 377 emitido en Buenaventura el 15 de agosto del 2014 por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRB) expresa: “Con este dragado de repaso se logró el objetivo de restituir las profundidades del canal de acceso público al puerto de Buenaventura hasta 12,5 metros de profundidad (marea cero) entre los Kilómetros 18 y 23 mediante el dragado de 1.750.000 M3 de sedimentos con la ejecución de 341 ciclos y una inversión final aproximada de USD\$ 8.2 millones”, todo ello realizado en la draga de succión importada “Filippo Brunelleschi”.

Ello no es para nada un panorama esperanzador, teniendo en cuenta que se da cabida tan solo a la utilización de buques portacontenedores Panamax de baja envergadura de los años ochenta y tan solo

en algunos tramos, cuando en el mundo se está pensando ya en la implementación de buques *Cape Size* y *ULCS*. Ver imagen 1. También es pertinente decir que dicho dragado no permitirá que los buques puedan atracar directamente a el puerto y hacer las labores de cargue y descargue como se pensaría. Para que ello fuese posible, sería necesario dragar toda la vía de acceso del puerto, costo tan elevado que sería un proyecto irrealizable, considerando la condición económica del país y específicamente el estado de la costa pacífica colombiana, que ha sido abandonada a su suerte por el Gobierno Nacional y que cuenta con una inversión bajísima en materia de infraestructura.

En cambio, se realizan procedimientos de intercambio entre los grandes portacontenedores Panamax que vienen de distintas partes del mundo y pequeños buques portacontenedores Handy Bulklers de los años cincuenta, que remolcan dicha mercancía a el puerto de Buenaventura, lo que incrementa el costo del flete de carga y es menos rentable para la economía de la región y del país. Por ello es conveniente citar: “la solución está en la mano: construcción de infraestructura para la integración de Colombia con el mundo globalizado e inserción en la cuenca del pacifico” (Vieira/Navarro, 2010, pág. 47).

### **c. Antecedentes y planes de acción**

Una nueva mirada que puede guiar el futuro del puerto de Buenaventura con las dinámicas globales, podría ser reducir su escala de acción y de importancia, sujeta a planes de acción vigentes desde los años ochenta y acogiendo la propuesta expuesta en texto *“La infraestructura de Colombia para una adecuada articulación internacional. El desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial”*, miradas que serán explicadas en líneas posteriores de manera resumida y direccionadas a modificar la lógica portuaria de Buenaventura.

#### **i. Mega proyecto Transcontinental Tarena – Tribugá. Geoestrategia Nueva Colombia (1987)**

Como primera medida, nos encontramos con el proyecto publicado por la revista Síntesis Económica, en su edición de junio 22 de 1987, bajo el título de “El canal seco – paso de mar a mar”, cuyo autor era el ingeniero Carlos de Greiff Moreno, en el que se propone la construcción de una carretera que uniría un puerto sobre el golfo de Urabá con el de Cupica, sobre el litoral chocoano del pacífico. (Párrafo modificado de *“La infraestructura de Colombia para una adecuada articulación internacional. El desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial”* (Vieira/Navarro, 2010, pág. 27)). Posteriormente el presidente Virgilio Barco se refirió a dicho proyecto como el puente “interoceánico”, quien después de encargar los estudios a la Caja Agraria y CONSULPAN y se cambió el lugar para el puerto la bahía El aguacate, al norte de Cupica. Pasado el tiempo se intensificó el transporte contenedorizado y por diversas razones el tema quedó ahí, por aspectos técnicos que impedían a Cupica y El Aguacate soportar dicha actividad. El tema se quedó allí.

Pero a raíz de nuevos Tratados de Libre Comercio (TLC) y el ingreso de Colombia al Asia Pacific Economic Cooperation (APEC), se hace evidente la necesidad de propuestas innovadoras y que impulsen al país. Fue en ocasión del estudio e informe Geoestrategia Colombia / Occidente – ALCA / Pacífico – 2005, de los consultores Carlos Greiff Moreno y Carlos Vásquez Gómez, de 1999 donde se hacen propuestas para el occidente del país. Párrafo modificado de *“La infraestructura de Colombia para una adecuada*

*articulación internacional. El desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial” (Vieira/Navarro, 2010, pág. 30)).*

“Un proyecto como el puerto interoceánico Tribugá - Tarena se convierte en una verdadera geo estrategia que permitiría la interconexión con el mundo, aprovechando las bases portuarias de Barranquilla, Santa Marta, Bahía Málaga Buenaventura y Tumaco” (Vieira/Navarro, 2010, pag. 18). Las estrategias de inversión en infraestructura ferroviaria y de reconexión vial en el país son también la base fuerte de este proyecto, el cual se verá ligado más adelante por variables en la Isla Cascajal.

## **ii. Plan Arquímedes (2003)**

Por otro lado, es necesario retomar el Plan Arquímedes, que ha marcado un hito en materia de innovación y de planteamiento en materia del mejoramiento de la conectividad y la condición de vida en la Costa pacífica colombiana, expresada así: “La propuesta de Arquímedes se genera en el Ministerio de Transporte (despacho del Ministro), en el año 2003, como una respuesta a la necesidad del Gobierno Nacional y del sector del transporte de integrar a la región del Pacífico a la economía y desarrollo nacional por medio de la infraestructura de comunicación y transporte, utilizando las ventajas naturales de carácter comparativo de la región y convirtiéndolas en competitivas en el contexto de la globalización, sin afectar la condición ambiental de la misma” (Vieira/Navarro, 2010, pag. 91).

Ello compaginado con el Plan Regional Integral del Pacífico, son el punto de partida para considerar la conectividad (terrestre y marítima en este caso), como los puntos claves para poder reducir la brecha entre el flete de transporte interno del país y el exterior, donde actualmente es más elevado el primero de ellos, lo cual redundaría en una contradicción. (Cita pendiente).

## **iii. Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura (POT) (2013)**

Por último, es importante tener en cuenta que el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para el municipio de Buenaventura vigente data del año 2013 y contempla aspectos básicos de movilidad, tierras de expansión y aspectos espaciales que serán punto de partida y referentes para la elaboración del trabajo de grado.

Cabe aclarar que los proyectos ya mencionados son un punto de inicio y van a formar parte de la propuesta a diferentes escalas. La escala Nacional dará cuenta de los problemas acá expresados en materia de condicionantes físicos/espaciales que limitan a Colombia en el ámbito marítimo y su relación con respecto a economías de mayor envergadura. Una escala Regional que nos aproximará a la realidad del municipio en relación con el puerto marítimo de Buenaventura y por último una escala local en la cual se intervendrá el puerto y su entorno más inmediato, con el que se pretenderá dar soluciones a problemas de funcionamiento, infraestructura y calidad de vida en la Isla Cascajal.

## 8. Reflexiones

A partir de la información recopilada en líneas anteriores, es posible llegar a ciertas conclusiones que van a determinar el alcance y las bases que serán utilizadas en el planteamiento del diseño y la solución que se le dará al municipio de Buenaventura y el puerto ubicado en la Isla Cascajal. Estas son:

- Tratar de colocar al puerto marítimo de Buenaventura al nivel de puertos asiáticos o europeos (como lo proponen entes gubernamentales), se convertiría en una labor tan engorrosa, costosa e ineficiente, que no tendría ningún sentido llevarla a cabo.

En contraste, y considerando la vocación del puerto en este punto del país, podría pensarse en soluciones más locales. Entre ellas, desarrollo de pesca industrial de alto bordo en el pacífico. Centro maderero de enorme potencial para aprovechamiento de maderas duras finas, fabricación y exportación de muebles así como tratamiento de maderas para estructuras y viviendas prefabricadas y desarrollo de las economías locales artesanales.

- No es rentable ni productivo seguir invirtiendo en dragados con maquinaria importada costosa, porque representan soluciones temporales y que le cuestan al municipio y al país una cantidad de dinero significativa que podría ser utilizada en el mejoramiento de la infraestructura del municipio mismo.
- Centrar la atención en la vinculación del proyecto expuesto en este trabajo de grado con propuestas vigentes y normativas que ayuden a complementar el panorama y den un aporte no solo a una pequeña escala, sino que intervengan hasta tal punto que se pueda vincular una parte del Pacífico, hasta el momento un tema un tanto ajeno en el país. De nada vale la incorporación en el territorio una propuesta aislada en la Isla Cascajal, si no está proyectada en el tiempo y en el mejoramiento de la Región Pacífica.
- Conociendo la capacidad pequeña y limitada del puerto, es mucho más claro incentivar el cabotaje (consiste en el transporte marítimo, fluvial, lacustre, terrestre y aéreo de personas, mercancías y equipajes nacionales o nacionalizados, entre diversos lugares del territorio de un país (puertos, aeropuertos nacionales...) por vehículos registrados en otro país). Por medio del cual se podría dar un uso mucho más eficiente al puerto y dar una real importancia a puertos colombianos que tengan la capacidad que esperan de Buenaventura.



## 9. ALIADOS ESTRATÉGICOS

ACTORES / INVOLUCRADOS				
ACTORES	INTERESES DEL GRUPO O INDIVIDUO	EXPECTATIVAS EN EL PROYECTO DEL GRUPO O INDIVIDUO	ESTRATEGIAS DE ACERCAMIENTO AL STAKEHOLDER	PERSONA RECURSO DEL PROYECTO HACIA EL STAKEHOLDER
BANCO INTERAMERICADO DE DESARROLLO	En alianza con sus clientes, el BID busca eliminar la pobreza y la desigualdad, así como promover el crecimiento económico sostenible.	El BID busca según sus prioridades, La reducción de la pobreza y la desigualdad social; Promoviendo el desarrollo a través del sector privado; Abordando el cambio climático, energía renovable y sostenibilidad ambiental; y Fomentando la cooperación e integración regional.	Cada país que pertenece al BID tiene como representante un gobernador que es elegido por el mismo, por medio de él se puede generar el acercamiento a la asamblea de gobernadores en la cual puede entrar en discusión el apoyo al proyecto.	Promotores del proyecto en colaboración con asesor experto designado por la entidad
BANCO MUNDIAL	El BM busca acabar con la pobreza extrema y promover la prosperidad compartida.	Disminuir el porcentaje de las personas que viven con menos de US\$1,25 al día a al 3% antes de fines de 2030 y promover el crecimiento de los ingresos de la población de todos los países que se sitúa en el 40% inferior de la distribución del ingreso.	Por medio de la Corporación Financiera Internacional, una de las 5 instituciones del BM, quienes ayudan a los países en desarrollo a lograr un crecimiento sostenible, financiando inversiones, movilizandocapitales en los mercados financieros internacionales y la prestación de servicios de asesoramiento a empresas y gobiernos.	Promotores del proyecto en colaboración con asesor experto designado por la entidad

PRESIDENCIA	Ser modelo de gestión pública y referente internacional, proyectar a la ciudad de Buenaventura como sitio de interés a nivel mundial.	Mejorar la calidad de vida de los habitantes a través de proyectos que generen oportunidades y beneficios en todas las estructuras (ecológica principal, funcional y de servicios, socioeconómica y espacial) para la ciudad y a su vez para el país.	Concretar modelos de gestión pública que sean empleados por los diferentes actores involucrados en el proceso para el desarrollo adecuado del proyecto.	Asesor experto en planes de gestión pública presidencial junto a promotores del proyecto
DPTO. NAL. PLANEACION	Liderar, coordinar y articular la planeación de mediano y largo plazo para el desarrollo sostenible e incluyente del país	Coordinar los actores( departamentos, ciudades, pueblos) en el desarrollo de iniciativas, proyectos para la elaboración del proyecto	Dar a conocer a la entidad el proyecto, oportunidades, presentando el proyecto al departamento.	Promotores del proyecto
ALCALDIA DE BUENAVENTURA	Recuperación de Las zonas afectadas por la imposición de una frontera física entre el puerto y la urbanización	Generar en el borde a trabajar dinámicas poblacionales que propongan un mejoramiento de la calidad de vida de la población residente, que incluye la relación de usos urbanos y rurales	Garantizar los recursos para la financiación junto con la nación y el distrito	Promotores del proyecto
DANE	Producir y difundir información estadística estratégica para la toma de decisiones en el desarrollo económico y social del país. A partir de su liderazgo técnico ejercer la regulación del sistema estadístico nacional.	Orientar el proceso de planeación de la Entidad a resultados integrales, que permita articular lo estratégico, táctico y operativo. Mejorar el nivel de desagregación territorial y regional en la información estadística, de acuerdo a las necesidades y prioridades del territorio a trabajar	Adoptar tecnologías de información y comunicaciones, que respondan a las necesidades de la comunidad censada, no solamente con fines estadísticos o cuantitativos, sino que den cuenta de la población afectada. El acercamiento a la institución es importante en la recolección de datos precisos y concretos	Promotores del proyecto

CAR	Ejecutar políticas, planes, programas y proyectos sobre medio ambiente y recursos naturales renovables, a través de la construcción de tejido social, para contribuir al desarrollo sostenible y armónico de la región.	Establecer el borde de la zona a trabajar como una zona de recreación pasiva que los bonaverenses apropien y mantengan, con el fin evitar su deterioro.	Concertar reuniones con los funcionarios, con el fin de garantizar que el proyecto a desarrollar no interfiera negativamente con la iniciativa de restaurar la estructura ecológica de la región.	Promotores del proyecto
IDECA	Disponer de la información que nos ofrece (la Infraestructura Colombia de Datos Espaciales) – ICDE de la ciudad para proceder con el desarrollo y la articulación de los datos geográficos necesarios para la investigación y análisis pertinentes.	Contar con una información geográfica actualizada, oportuna la cual tiene un amplio cubrimiento del territorio de la ciudad y regional e igualmente observar los beneficios y el Amplio proceso de información para fortalecer el proceso de planeación y gestión pública en el proyecto.	Acceder a la información geográfica pertinente durante el proceso de investigación y aplicar dicho conocimiento para el diseño y producción de la propuesta.	Promotores del proyecto
MIN. AMBIENTE	Ministerio del Medio Ambiente, encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental	Mantener latente la vida ecológica por medio de políticas de protección, en donde los recursos naturales no solo sean salvaguardados por una entidad, si no también, por sus mismos ciudadanos	Iniciativas de comprensión y entendimiento social de los pobladores sobre la importancia de los recursos del territorio y su excelente manejo preservativo. Recuperación de aguas y tratamiento a nivel regional, tomando en cuenta afluentes y lo que supone el puerto para la ciudad.	Ministros :Luz Helena Sarmiento(Ministra) - Pablo Vieira Samper en conjunto con Promotores del proyecto

MIN. TRANSPORTE	El gobierno nacional es el encargado de distribuir en presupuesto para el ministerio de transporte, y cada municipalidad es responsable de administrarlo en sus perspectivas ministerios de transporte.	Garantizar el desarrollo y mejoramiento del transporte, tránsito y su infraestructura de manera integral, sostenible y segura.	Garantizar a la sociedad colombiana un sistema de transporte que permita la integración de las regiones, el crecimiento económico y el desarrollo social del país.	Promotores del proyecto
MIN. TRABAJO	Contribuir a la preservación y promoción de empleo digno; garantizar, proteger y promover el cumplimiento de los derechos socio laborales de las trabajadoras y los trabajadores, así como de las servidoras y servidores públicos; promover el desarrollo de la economía social cooperativa y erradicar toda forma de explotación, exclusión y discriminación	Garantizar la inclusión y estabilidad laboral de la población del sector, considerando al igual la nueva oferta laboral tras la ejecución del proyecto.	_____	Promotores del proyecto
MIN. VIVIENDA	Desarrollo urbano planificado, consolidación de usos eficiente y sostenible del suelo.	Crear políticas integrales, las cuales contribuyen a la equidad social y calidad de vida para que la población tenga acceso a una vivienda digna	Dar a conocer las problemáticas socioeconómicas de la cuenca media del Río Bogotá, para que se tomen las medidas de contingencia que favorezcan la producción de vivienda digna para la población más vulnerable.	Fonvivienda (Fondo Nacional de Vivienda), Promotores del Proyecto

<p>MIN. EDUCACION</p>	<p>Lograr una EDUCACIÓN DE CALIDAD, que forme mejores seres humanos, ciudadanos con valores éticos, competentes, respetuosos de lo público, que ejercen los derechos humanos, cumplen con sus deberes y conviven en paz. Una educación que genere oportunidades legítimas de progreso y prosperidad para ellos y para el país. Lograr una educación competitiva, pertinente, que contribuya a cerrar brechas de inequidad y en la que participa toda la sociedad.</p>	<p>El Min de educación busca con este tipo de proyectos también, que Colombia sea uno de los países con mejor calidad de la educación en América Latina. Disminuir las brechas rural - urbana entre poblaciones diversas, vulnerables y por regiones, en igualdad de condiciones de acceso y permanencia en una educación de calidad en todos los niveles. Contrarrestar los impactos de la ola invernal en el servicio educativo</p>	<p>La forma de acercamiento a este tipo de instituciones este caso sería por medio del consejo de Buenaventura, pues son quienes generalmente promueven este tipo de proyectos.</p>	<p>Promotores del proyecto</p>
<p>MIN. MOVILIDAD</p>	<p>La SDM formula, orienta, lidera y ejecuta las políticas del sector que garantizan mejores condiciones de movilidad en la ciudad e integran las distintas formas de transporte.</p>	<p>Generar una red completa de movilidad para toda la ciudad que incorpore en ella la parte oriental de la ciudad y los municipios vecinos, teniendo una visión metropolitana e incluso regional de la movilidad y la accesibilidad en Buenaventura</p>	<p>A través del consejo de la ciudad tener un dialogo con la secretaria de movilidad sobre los aspectos propuestos en el proyecto en cuanto a movilidad.</p>	<p>Promotores del proyecto</p>
<p>MIN. SALUD</p>	<p>Coordinar políticas para el desarrollo de los determinantes en salud, basado en principios de eficiencia, universalidad, solidaridad, equidad, sostenibilidad y calidad, con el fin de contribuir al</p>	<p>Mejorar las condiciones de vida de los habitantes que se encuentran bajo riesgo de inundación u otro factor proveniente del olvido de los entes sobre la población afectada. Así mismo garantizar la seguridad</p>	<p>Generar planes y proyectos dirigidos hacia la comunidad donde se promueva un mejor ambiente en la zona de influencia del proyecto. Apoyo de la entidad en la organización de brigadas sanitarias y de salubridad.</p>	<p>Promotores del proyecto junto a asesor experto proporcionado por la entidad</p>

	mejoramiento de la salud de los habitantes de Colombia.			
TURISMO	Apoyar la gestión turística de las regiones del país, con el fin de mejorar su competitividad, su sostenibilidad e incentivar la generación de mayor valor agregado, lo cual permitirá consolidar su presencia en el mercado local y en los mercados internacionales	Hacer de Colombia un Destino Turístico de Clase Mundial mediante el desarrollo sostenible y el mejoramiento de la competitividad regional.  Promoción de la inversión extranjera, el comercio interno y el turismo	Contactar al Ministerio de Comercio, industria y turismo. Diferentes mecanismos de participación ciudadana por medio de audiencias públicas, acciones de tutela, derechos de petición y buzones de sugerencias.	Promotores del proyecto
COMUNIDAD	Vivir en un sector, que cuente con las condiciones óptimas de habitabilidad, donde encuentren a pasos de su vivienda los servicios en infraestructuras adecuadas para vivir.	Reducir en lo posible una afectación negativa en su estándar de vida, evitando el desplazamiento forzado o exclusión social de la población en el territorio.	Realizar encuestas que den cuenta de la opinión de la población acerca de la ejecución del proyecto	Asesor experto en estudios sobre impacto social de infraestructuras de movilidad y transporte, contratado por el promotor.
PERSONAS/ GRUPOS AL MARGEN DE LA LEY	Hacer que las zonas aledañas al la frontera entre el puerto y la zona urbana tengan poco reconocimiento y así operar en la clandestinidad	Entorpecer el libre desarrollo del proyecto	Estudiar programas de apoyo a las familias vulnerables, para que se tengan oportunidades de capacitación y así mismo empleo.	Asesor experto en temas de seguridad junto a Promotores del proyecto

ACTORES	IDENTIFICACION	SELECCION	DETERMINACION	REALIZACION	UTILIZACION	MUTACION
	NACIMIENTO	FACTIBILIDAD	DISEÑO	EXTRACTOS	OPERACION	RENACIMIENTO
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO	financia y decide	financia y decide	financia, decide y controla	financia, decide y controla	financia	financia, decide y controla
BANCO MUNDIAL	financia y decide	financia y decide	financia, decide y controla	financia, decide y controla	financia	financia, decide y controla
PRESIDENCIA	Decreta, Asesora, Promueve	Promueve, Regula	_____	Apoya, Asesora	Gestiona, Asesora	Asesora
DPTO. NAL. PLANEACION	Coordinar, Asesora, seguimiento	Coordinar, Asesora, seguimiento	Coordinar, Asesora, seguimiento	Coordinar, Asesora, seguimiento	Coordinar, Asesora, seguimiento	Coordinar, Asesora, seguimiento
ALCALDIA	Financia, decide	Financia, decide	Financia, controla	Financia, controla	----	----
DANE	Apoya, Genera Datos, Promueve	Apoya	Promueve, Apoya	Apoya	Apoya	Apoya, Opina
CAR	Financia Decide Apoya Asesora Promueve	Financia Decide Apoya Asesora Promueve	Financia Decide Apoya Asesora Promueve	Financia Decide Apoya	Financia	Financia Decide Apoya Asesora Promueve
IDECA	Dispone información geográfica del distrito	Apoya como instrumento para investigación y gestión	Asesora	_____	Asesora	_____
MIN. AMBIENTE	Decide - Promueve	Decreta (legislacion)	Promotor	Gestiona - Controla	Asesora	Asesora
MIN. TRANSPORTE	financia, administra y decide	financia, administra y decide	financia, administra, decide y supervisa	financia y decide	financia	fincancia y supervisa
MIN. TRABAJO	--	--	--	--	--	--
MIN. VIVIENDA	Decreta, Apoya	Gestiona, Coordina	Controla, Prepara	Control,a Gestiona, Promueve	Controla, Ayuda	Gestiona, controla
MIN. EDUCACION	decide y regulariza	decide y controla	decide y controla	decide y controla	regulariza	gestiona y controla
MIN. MOVILIDAD	decide y regulariza	decide y controla	decide y controla	decide y controla	regulariza	gestiona y controla

MIN. SALUD	Promueve, Asesora, Apoya, Decide	Asesora, Controla, Decide	Asesora, Apoya	Controla, Regula	Apoyan	Controla, Regula
TURISMO	promueve, gestiona	promueve, regula		promueve	promueve, regula	asesora
COMUNIDAD	apoyan	apoyan	apoyan	apoyan	apoyan	utilizan
PERSONAS/ GRUPOS AL MARGEN DE LA LEY	-----	-----	-----	-----	-----	Impide

\*Cuadro en colaboración con el grupo de trabajo del proyecto Movilidad y Espacio Público, dictado por el arquitecto Germán Andrés Ramírez y completado por estudiantes del proyecto. PUJ 2014-10

## CONVENCIONES

- PODER ORGÁNICO** (Entes organizados a diferentes escalas que están en servicio del mejoramiento de la calidad de vida de la población)
  - a. Entidades Internacionales
  - b. Entidades Nacionales
  - c. Entidades Departamentales / Estatales a nivel municipal (Ministerios)
  
- PODER INORGÁNICO** (Grupos, asociaciones o personas naturales que no son entes formales organizados, pero que constituyen el actor principal en la sociedad debido a su facultad para gobernar la soberanía y devenir del territorio que domina)



## 10. OBJETIVOS DEL PROYECTO

### a. Objetivo General

Reestructuración urbana de la Isla Cascajal, en donde se busca eliminar las barreras físicas y virtuales que segregan las dinámicas portuarias de la actividad propia de la comunidad. Todo ello teniendo presente el respeto y el reconocimiento de la malla ecológica predominante en el sector, la cultura pesquera y el redesarrollo de Buenaventura como municipio -puerto de cabotaje y un punto turístico clave para el progreso de la economía del territorio Nacional.

### b. Objetivos Específicos

- Consolidar la estructura funcional que tiene actualmente la Isla Cascajal por medio del mejoramiento de la malla vial y de subsistemas y la reorganización de sub sectores, con el fin de respetar la tradición y los medios por los cuales la comunidad se ha afirmado en el territorio a través del tiempo, sin necesidad de recargar todo el proyecto en un *Urbanismo Funcionalista*.
- Enmarcar el diseño de la Isla Cascajal bajo las consignas del paradigma ambientalista siendo consecuente con el entorno natural circundante, con el que se pretende integrar al municipio con la estructura ecológica principal Nacional y, en general, vincular actividades cotidianas en espacios más limpios, amplios y dispuestos para el encuentro.
- Contribuir a la recuperación ambiental de la Bahía de Buenaventura y el progreso económico del casco urbano del municipio tras la asignación de nuevos usos y una escala adecuada al puerto marítimo, por medio de lo cual se pretende una mayor y más alta inversión en el desarrollo territorial, por ende, una mejor calidad de vida para sus habitantes.

a. DISEÑO ARQUITECTÓNICO

11. ACCIONES			
Análisis	Diagnostico	Propuesta	Proyecto
<p>En un panorama general, Buenaventura está constituido por edificaciones de baja envergadura, con el dominante sentido de relación con el medio ambiente natural y la adaptación a terrenos fangosos, inundables, hostiles y de difícil acceso.</p> <p>La vivienda palafítica es una de las características más relevantes de la arquitectura del Pacífico colombiano, y que habla de la relación del hombre con los medios acuáticos.</p>	<p>Parte de la arquitectura de la región, es de adaptación, pese a que en los últimos tiempos, haya tratado de imitar al estilo de vida de urbes "elevadas", ubicadas en terrenos menos ponzoñosos.</p> <p>Lo que ha ocasionado que la misma estructura del municipio y de su unidad mínima (la edificación), tengan problemas de diferente orden en su entorno inmediato.</p> <p>Esta nueva arquitectura en futuro de la necesidad de generar entornos habitacionales improvisados y que muchas veces, no reconocen las condiciones propias de esta región del país.</p>	<p>El mismo entorno natural y agreste evidente en su máxima extensión, es la que está hablando de la manera en la que se debe intervenir.</p> <p>Sin duda la relación con la bahía de Buenaventura, implica el uso de palafitos, pilotes y todos aquellos medios necesarios para poder erigir el municipio sobre el agua y hacerla participe de la vida cotidiana de los bonaverences.</p> <p>De igual manera, considero que se debe mantener ese nivel de alturas (en su mayoría), ya que nos habla de un estilo de vida unifamiliar en horizontal.</p> <p>El desarrollo vertical lo propongo para actividades económicas de mayor talante o de iconización del municipio.</p>	<p>*Hacer un municipio que se encuentre en contacto y relación con medios acuáticos por medio de pilotes y palafitos, que eleven la arquitectura a otro nivel.</p> <p>*Adaptación y reconocimiento de elementos del entorno natural, para la escenificación en el territorio.</p> <p>*Aunque el alcance máximo del proyecto es a una escala urbana, el diseño arquitectónico se verá mayormente reflejado en las tipologías edificatorias utilizadas en cada punto del planteamiento, de acuerdo a las necesidades específicas.</p> <p>*Uno de los puntos fuertes a tratar, es la implantación y restauración en el territorio de instalaciones portuarias que enfatizen el carácter acuático y marítimo que tiene Buenaventura, además, porque mejora y organiza las actividades cotidianas.</p>

b. URBANISMO

<p>Buenaventura es un municipio que se ha constituido a través del tiempo de una manera espontánea, no planeada y que ha dado respuesta a la adaptación de las personas que se han asentado en el territorio por diversos motivos.</p>	<p>Debido a tal desorden y falta de planeación del municipio, se ve en graves problemas de movilidad, proximidad a equipamientos públicos, acceso a servicios de primera necesidad y cohesión social entre la actividad portuaria y la población bonaerense.</p>	<p>Enlazar las actividades propias de cada bando de la Isla Cascajal por medio de espacios públicos que eliminen la barrera física y cultural entre ambas.</p> <p>De igual manera, es necesaria la reapertura del municipio al resto del país con nueva e infraestructura terrestre y marítima, con ello hacer más efectivo el acceso de la población a servicios públicos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Unión de proyecto vial departamental a la proyección del POT de Buenaventura vigente desde el año 2013.</li> <li>*Incluir proyectos actuales al plan de mejoramiento general propuesto.</li> <li>*Mejorar la malla vial actual tras la apertura de nuevos boulevares y la planificación de nuevas redes viales en la periferia del casco urbano (en la zona de expansión propuesta por POT vigente).</li> <li>*Especialización de espacios públicos para el servicio de la población.</li> <li>*Reorganización de la vivienda y los equipamientos en el territorio.</li> <li>*Otorgar mayor espacio público al municipio (en especial en la Isla Cascajal), y reconocer otras ciudades portuarias, como posibles soportes y complementos a Buenaventura.</li> <li>*Nuevo vínculo ferroviario Nacional.</li> </ul>
--	--	---	--

**C. GESTIÓN**

<p>Actualmente, el dominio de recursos públicos son invertidos en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura y portuaria, siendo millones de dólares anuales en el dragado y mantenimiento general de la bahía de Buenaventura.</p> <p>Muy poco de ese presupuesto municipal es destinado al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.</p>	<p>A causa de la fuerte inversión al sector portuario en el municipio, se han dejado de lado temas tan importantes y básicos en la población, como el saneamiento doméstico, la malla de acceso vial y aéreo, la limpieza del municipio a través de empresas privadas, cantidad, calidad y accesibilidad a equipamientos (salud, recreación, educativos, ocio, entre otros) y el desarrollo de Buenaventura con respecto al departamento del Valle del Cauca y, en general, frente al país. Es un municipio apartado y sin el reconocimiento que éste merece.</p>	<p>Evidentemente, se enfocarán los esfuerzos y las inversiones mayormente en la población civil y el redesarrollo de su entorno físico, dándole un aire importante de progreso en el contexto nacional y regional y, de igual manera, darle al puerto el lugar que este tiene en el ámbito internacional.</p> <p>Se desea hacer de Buenaventura un municipio pujante, que piense más en sus habitantes y que invierta en el mejoramiento de nuevas infraestructuras.</p> <p>En pro del reconocimiento del municipio como uno de los más importantes de la costa pacífica, se sugiere acceder y proceder con planes de desarrollo Nacional que pueden unirse a propuestas regionales más ambiciosas.</p>	<p>*Llevar la inversión municipal principalmente hacia el fortalecimiento del territorio y relegar un poco la fuerte inversión que hasta hoy se le hace al puerto marítimo.</p> <p>*Velar por el aporte monetario al reconocimiento del trabajo artesanal sobre el industrial.</p> <p>*Invertir en el mejoramiento de las infraestructuras de primera de necesidad, hoy inexistentes en gran parte del territorio.</p> <p>*Apoyo de inyección de capital extranjero, por medio de políticas de turismo (amén del carácter nuevo del municipio) y de gestión con proyectos a fines a diferentes escalas.</p>
---	---	---	---

d. SOCIAL

<p>Aunque el estándar social en la mayor extensión del territorio del municipio es muy parejo (población mayormente afrodescendiente y de bajos recursos económicos), la mayor segregación y contraste, se da en el puerto, ya que reúne comerciantes de todas las partes del mundo, lugar en donde se maneja otro estatus de vida, nivel económico y razones sociales.</p>	<p>Pese a que aparentemente son dos mundos separados los descritos, en realidad la afectación que tienen los espacios entre sí es abrupta. Mientras el puerto moviliza aproximadamente el 60% del comercio nacional, la población bonaverence es una de las más carentes de recursos vitales básicos. Las condiciones de este tipo no son satisfechas de acuerdo a normas básicas de sanidad. Lo que supone una calidad de vida bajísima debido a la marcada segregación socio espacial y de clases, todo en un mismo lugar.</p>	<p>Es necesaria una integración entre las dos partes en cuestión, ya que no se puede pensar en un proyecto de renovación integral si el municipio no se puede reconocer como una unidad fuerte, y que se pueda nutrir con lo mejor de ambas partes.</p> <p>No significa solo borrar una frontera física (una malla en la actualidad), sino que trasciende a la vinculación de idiosincrasias por medio de nuevos y mejores espacios.</p> <p>Si la población es compacta, seguramente que tendrá lo necesario para transmitirlo a extranjeros.</p>	<p>*Reconocimiento de costumbres y tradiciones propias de cada una de las culturas y bandos que conviven en el municipio.</p> <p>*Promover equipamientos de integración (tales como la Casa de la Cultura), como centros de reunión.</p> <p>*Atraer público extranjero por medio de la promoción de un municipio inclusivo y multifacético.</p> <p>*Eliminar barreras culturales, a través del respeto y el reconocimiento de cada una de ellas en la sociedad bonaverence.</p>
---	--	---	---

e. AMBIENTAL

<p>En este aspecto, el municipio aún se reconoce a sí mismo como un territorio muy en contacto con la naturaleza: los manglares y la espesa vegetación aún es predominante en algunas regiones, sobre todo en el área rural. En el ámbito urbano, se torna muy pesada la construcción y cada vez es menos la inclusión de esa rica vegetación en los núcleos urbanos.</p>	<p>Ya que el problema principal del campo medio ambiental en Buenaventura es el desconocimiento progresivo de la afectación de la naturaleza en la vida cotidiana, estamos frente a población que cada vez más ve un entorno más gris, lleno de construcciones pesadas y que no refleja su verdadera identidad. Se está relegando el verde al área rural.</p>	<p>Aumentar considerablemente las biomásas en la mayor extensión del territorio urbano (haciendo especial énfasis en la Isla Cascajal), acompañado del plan maestro urbanístico propuesto. Así, también se requiera la apertura de parques, hoy inexistentes y de amplias redes de saneamiento doméstico, que contribuya al cuidado del entorno y a su preservación en el tiempo.</p>	<p>*Tras la apertura de nuevos boulevares en la isla, se arborizarán, otorgando importancia y vitalidad a estos nuevos espacios lineales.</p> <p>*Conservación de vastas extensiones de manglares.</p> <p>*Apertura de parques y de grandes masas de árboles que contribuyan a la limpieza del aire y el mejoramiento del suelo.</p> <p>*Paseos ecológicos que embellezcan el paisaje y que promuevan la atracción de fauna silvestre.</p>
---	---	---	--

## 12. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Buenaventura es el municipio más grande del Valle del Cauca, consistente en una gran extensión de área rural (aún selvática) y un casco urbano en constante expansión, dividido en una región continental y en otra insular (Isla Cascajal), que desde su fundación se ha visto fragmentado por razones socio – económicas, raciales, étnicas, culturales y por su misma desconexión con el resto del país. Pese a ser el puerto marítimo que transporta más del 60% de las mercancías y estar entre los puertos más relevantes de Colombia, la mayor parte de la comunidad que convive en las proximidades de éste, carece de los servicios más elementales para la vida diaria y, la inversión que se hace para el mejoramiento de ésta situación y el desarrollo del espacio público se ve opacado por el alto presupuesto destinado al mantenimiento de la actividad portuaria y a la carencia de una comunicación clara con los planes de desarrollo de la Costa Pacífica.

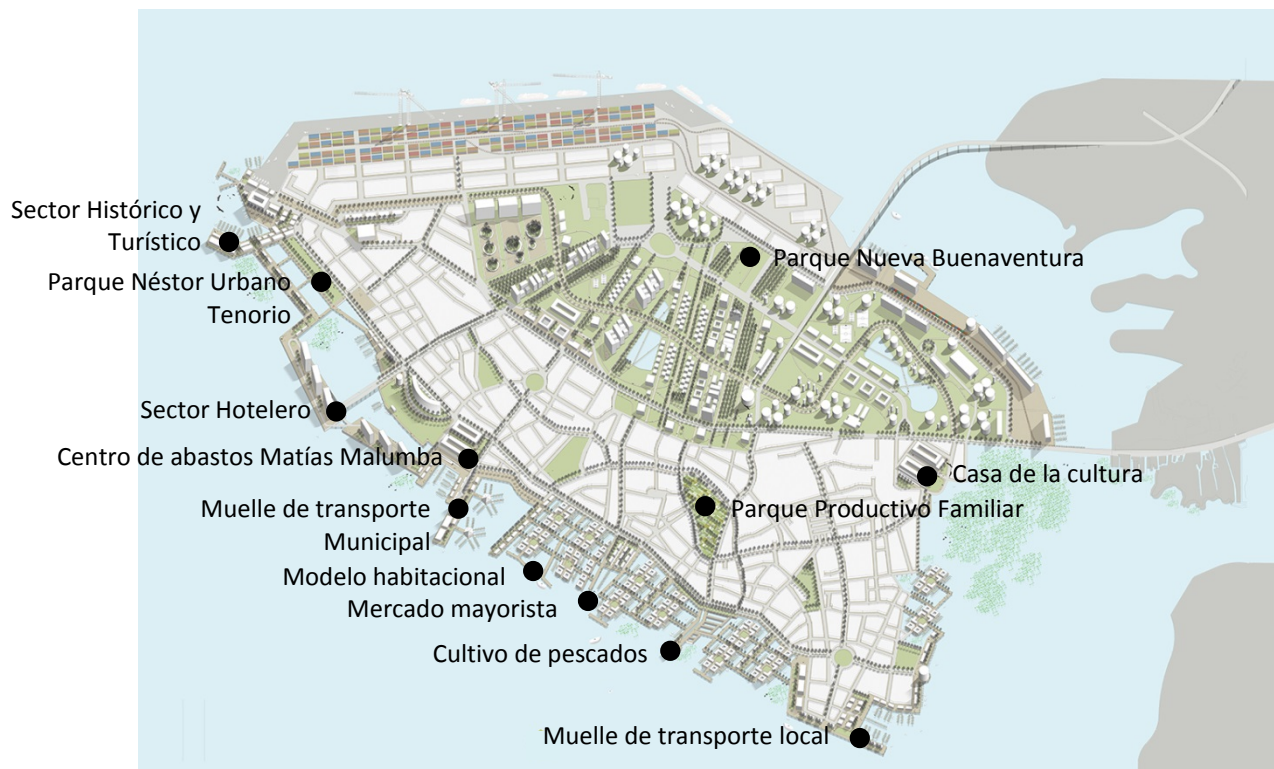
En ese panorama, es pertinente abordar con especial atención a la Isla Cascajal por ser el contenedor del área portuaria, por las consecuencias que supone estar enmarcada en la Bahía de Buenaventura como una de las conexiones más importantes del Pacífico Colombiano con el mundo y porque, en general, resume todos problemas de fragmentación urbana, socio – económica, espacial, ecológica y de movilidad que presenta el resto del casco urbano.

En respuesta, *Buenaventura 2050* consiste en la proyección y el diseño urbano de la Isla Cascajal a treinta y cinco años, en concreción con los planes propuestos por algunas instituciones gubernamentales y académicos acerca del futuro del espacio público del municipio de Buenaventura y su crecimiento urbano histórico. De igual manera, se dará un vistazo general a las estrategias de intervención en el contexto regional y sus afectaciones a mediano y largo plazo en el contexto Nacional. Lo anterior, partiendo de consignas urbanísticas claras sobre el respeto de la identidad de los espacios, el arraigo de los habitantes al territorio y el crecimiento organizado y planeado de la población. De igual forma, es importante el reconocimiento que Buenaventura depende principalmente del mar.

La propuesta contempla el modelo de vida actual de los habitantes y la manera en que estos perciben la isla como un conjunto, lo cual se respetará como una secuencia de subsistemas, y que, en cambio se reorganizaran de manera tal que se puedan reconectar las actividades cotidianas (que en la actualidad se encuentran divididas), es decir, incluye desde las dinámicas del renovado puerto de cabotaje internacional (enmarcado en un ámbito privado) hasta las acciones más comunes de la comunidad residente (con un carácter eminentemente público). Todo ello supone una serie componentes a tener en cuenta en la intervención: **el sistema de movilidad vehicular** que dará respuesta al crecimiento de la población en el territorio, una solución al problema de saturación en las vías y una reconexión con el resto del territorio Nacional; **el sistema de tránsito peatonal** que re articulará y dará sentido a la propuesta urbana, resaltando los nuevos valores estéticos y paisajísticos de la isla; **el nuevo sistema de áreas verdes y zonas públicas** que servirán como el elemento integrador y de disolución de fronteras, que en muchas ocasiones son virtuales y que incentivan la segregación de la comunidad; **las tipologías edificatorias** por medio de las cuales se pretende liberar un poco la ocupación del suelo, ofrecer nuevos servicios a la comunidad y otorgar más efectivos y organizados medios de vida a los habitantes; **el**

**sistema de biomasas** que integrará a la isla con su contexto natural inmediato y, en general, con la estructura ecológica principal del país.

Este proyecto se divide en 12 sectores, que tradicionalmente han sido usados por los pobladores y que se pretenden mejorar en su organización, distribución en el territorio y la manera en que funcionan, pensando en nuevos procesos productivos. Estos son: **Sector Histórico y Turístico** que pretende exaltar el espíritu antiguo y fundacional del municipio, contemplado proyectos actuales en curso; **Parque Néstor Urbano Tenorio** muy tradicional en la isla y el más concurrido, con un amplio sentido turístico y de recreación de la comunidad; **Sector Hotelero** que fortalecerá la actividad turística a futuro y que dará más sentido a la costa sur de la isla; **Centro de abastos Matías Malumba** que supone el mejoramiento de los procesos productivos y de distribución de mercancías propias de la región; **Muelle de transporte municipal** nuevo sistema de transporte intermodal lacustre de turismo y de servicio a la comunidad; **Modelo Habitacional** reconocimiento de la manera en la que viven y trabajan los bonaverences, en donde existe un modelo palafítico con acceso directo a la bahía ; **Mercado Mayorista** centro de distribución y almacenamiento de mercancías llegadas del puerto de cabotaje internacional; **Cultivo de pescados** punto tecnificado de recolección, almacenaje, tratamiento y distribución de pescados; **Muelle de transporte local** Sistema de transporte intermodal para el transporte de personas y mercancías al resto del municipio; **Casa de la cultura** centro de reunión de las costumbre y folclore de la región Pacífica ; **Parque Nueva Buenaventura** proyecto principal en la nueva estructura funcional de la Isla Cascajal, en donde se reúnen las actividades más importantes de la región y que logra integrar las actividades de la comunidad con las del puertos, haciendo un nuevo tejido urbano y social; **Parque Productivo Familiar** cultivos familiares que ayudan al desarrollo y fortalecimiento económico de las familias habitantes. Ver imagen

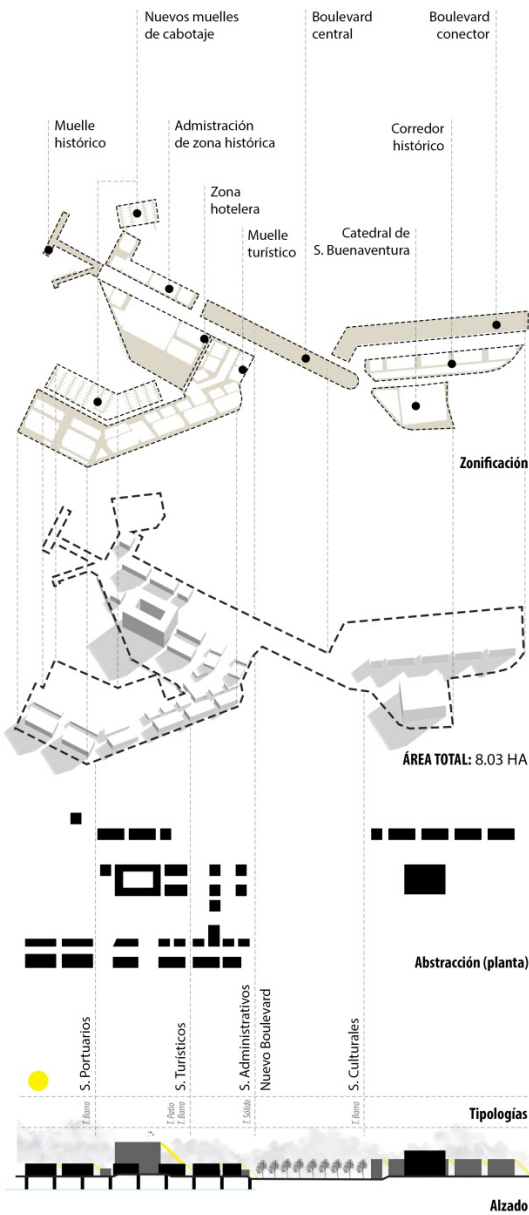


# BUENAVENTURA 2050

## SECTOR HISTÓRICO Y TURÍSTICO



Propuesta

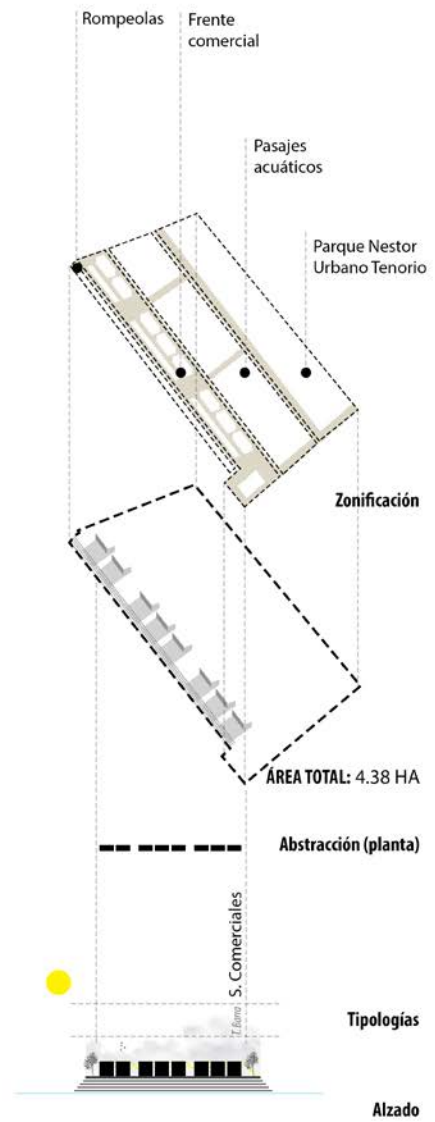


# BUENAVENTURA 2050

## PARQUE NESTOR URBANO TENORIO

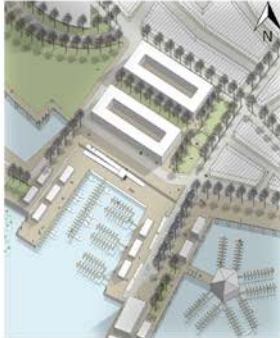


Propuesta



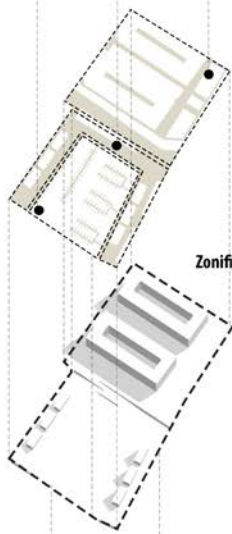


**BUENAVENTURA 2050**  
CENTRO DE ABASTOS MATIAS MALUMBA



Propuesta

Muelle pesquero Bodegaje y almacén Plaza de mercado



Zonificación

ÁREA TOTAL: 3.32 HA



Abstracción (planta)

S. Distribución  
S. Almacenaje

Tipologías



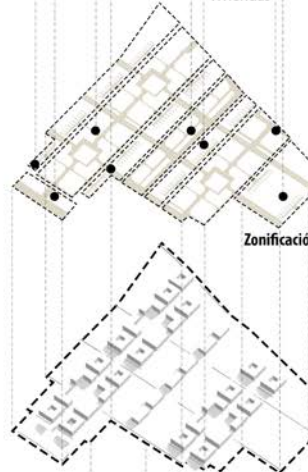
Alzado

**BUENAVENTURA 2050**  
MODELO HABITACIONAL



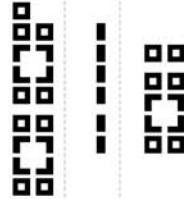
Propuesta

Muelle pesquero Muelles conectores y puentes  
Viviendas Muelle comercial  
Muelles conectores y puentes Muelles conectores y puentes  
Viviendas



Zonificación

ÁREA TOTAL: 18.32 HA



Abstracción (planta)

V. Productiva  
S. Comerciales  
V. Productiva

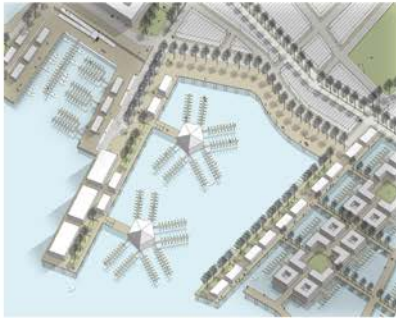
Tipologías



Alzado

# BUENAVENTURA 2050

## MUELLE TRANSPORTE MUNICIPAL

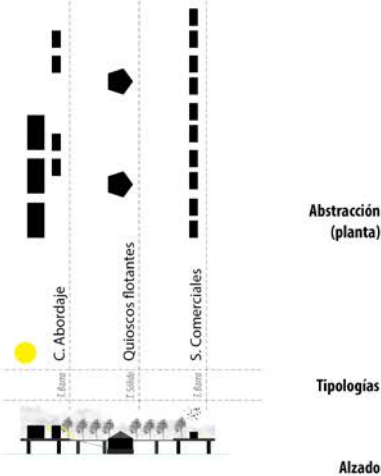
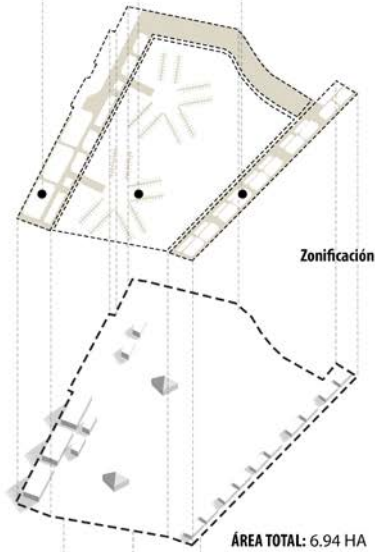


Propuesta

Muelle comercial y transporte local - tierra

Muelles de transporte local - mar

Venta de tickets



# BUENAVENTURA 2050

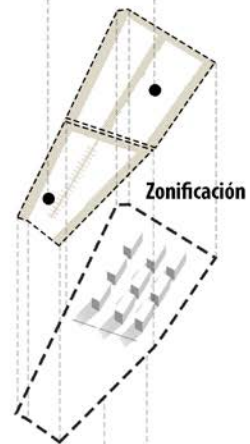
## MERCADO MAYORISTA



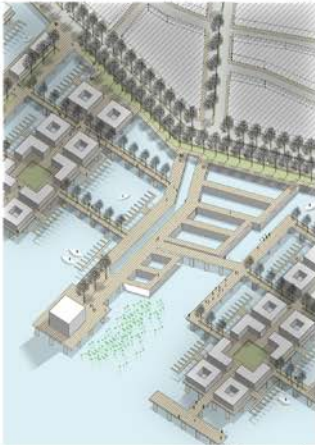
Propuesta

Muelle de comercio regional

Pabellón comercial mayorista



**BUENAVENTURA 2050**  
CULTIVO DE PESCADOS



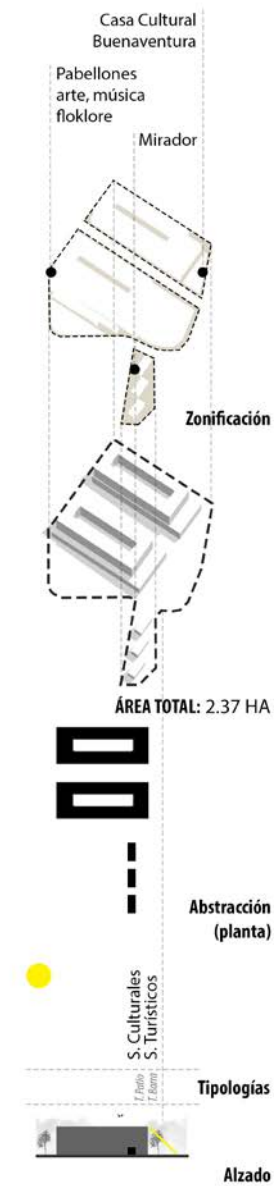
**Propuesta**



**BUENAVENTURA 2050**  
CASA DE LA CULTURA



**Propuesta**





Propuesta

La sección alta u occidental del parque, está propuesta como un **nuevo centro** para el municipio, transmiéndole con el fin de otorgarle relevancia a la función administrativa, política y bancaria, muy opacada en los últimos tiempos por malas gestiones. También, se reconoce la **plaza cívica** como un elemento arquitectónico importante.

La sección media o central del parque, está destinada a estar dividida en **franjas equidistantes**, por medio de las cuales se pretende dar un nuevo "rojo" espacial a la isla Caucajal y un nuevo enlace entre la comunidad y el puerto.

Cada una de estas franjas, está compuesta de diversos equipamientos y servicios al público, teniendo un sentido crítico frente al uso de los recursos naturales.

La sección baja u oriental del parque, se propone como la **puerta de acceso** a la **zona de la memoria** de Buenaventura y su puerto marítimo. En este se conservan algunos de los grandes cónos de almacenamiento que algún día sirvieron a la infraestructura portuaria y que hoy son parte activa del paisaje, remodelados y acoplados como miradores y lugares de nuevas actividades.

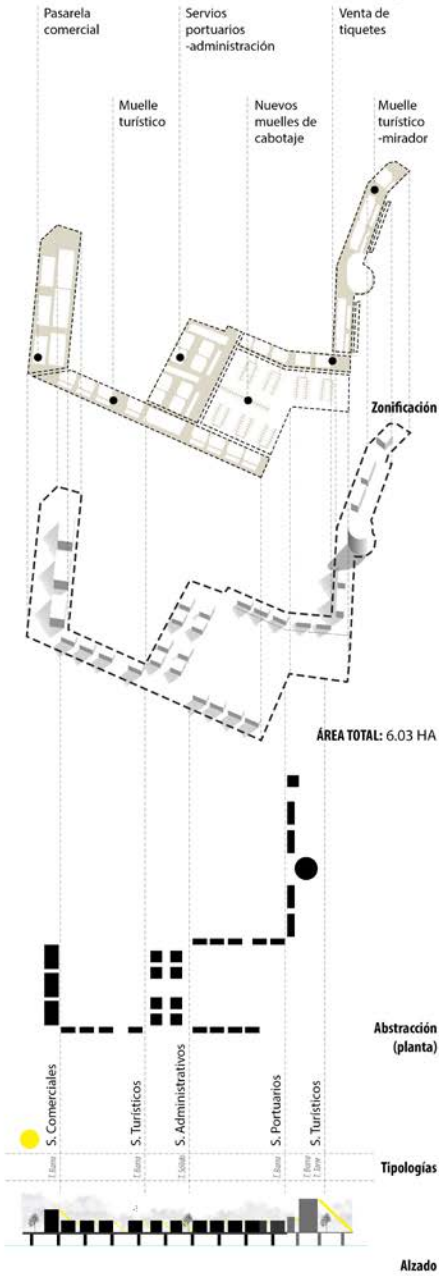
De igual manera, antiguos edificios serán utilizados como museos y para fines administrativos del parque.



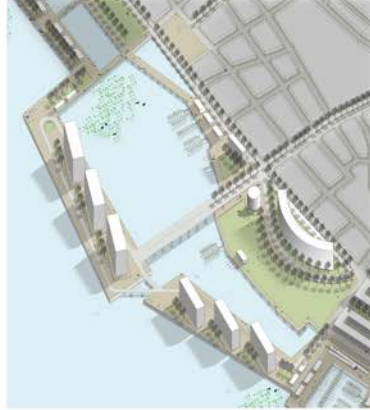
**BUENAVENTURA 2050**  
MUELLE DE TRANSPORTE LOCAL



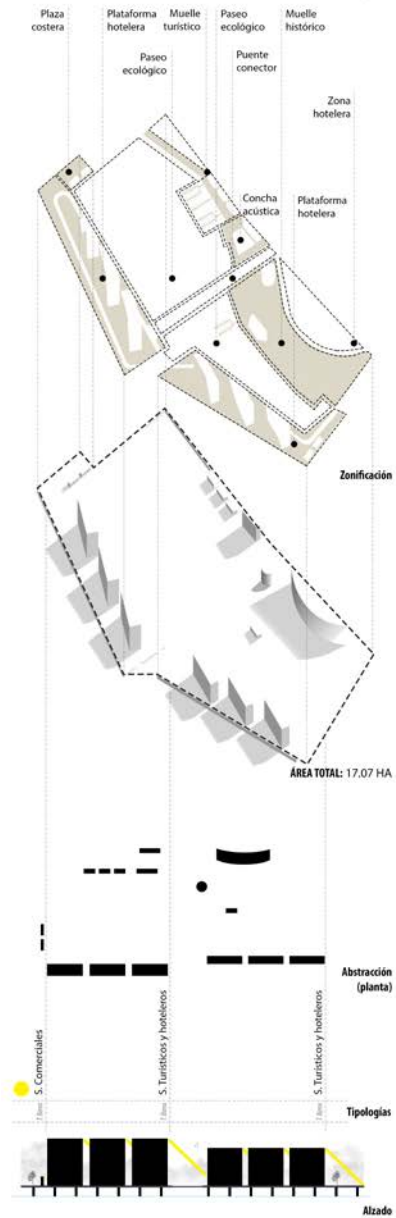
Propuesta



**BUENAVENTURA 2050**  
SECTOR HOTELERO



Propuesta



**Sector histórico y turístico**



**Parque Néstor Urbano Tenorio**



**Centro de abastos Matías Malumba**



**Modelo habitacional**



**Muelle de transporte municipal**



**Mercado mayorista**



**Cultivo de pescados**



**Parque Néstor Urbano Tenorio**



**Parque Nueva Buenaventura**



**Parque Nueva Buenaventura**



**Muelle de transporte local**



**Sector hotelero**



El municipio ha tenido un crecimiento a partir de un eje en sentido occidente – oriente (vía Simón Bolívar), que a su vez, es actualmente la única vía de acceso terrestre, lo cual ha tenido a Buenaventura separado de las dinámicas del resto del país y segregado del desarrollo, como gran parte de la Costa Pacífica Colombiana. A través de sus más de cien años de constante formación y consolidación, se ha dividido paulatinamente en 12 comunas, que como unidad política - administrativa, ha agrupado barrios de diferente índole: obreros, indígenas, minorías étnicas o, en general, grupos con intereses o características muy particulares. Ésta separación territorial tan importante, es hoy en día uno de los mayores detonantes de los problemas sociales más marcados en la región, generando discriminación, lucha de pandillas por territorios, la aparición de fronteras invisibles y el afianzamiento armado de grupos al margen de la ley. Dicha tendencia se replica tanto en la zona continental como en la Isla Cascajal.

Por estas razones y como se introdujo en líneas anteriores, el proyecto Buenaventura 2050 se enmarca en un contexto urbano mucho más amplio, que incluye propuestas de desarrollo a lo largo del área continental (principalmente urbana), basadas en planes municipales, regionales y nacionales de desarrollo que pueden contribuir al mejoramiento del estilo de vida de los pobladores y la manera en que se articula el territorio. Estos son:

#### **i. Mega proyecto Transcontinental Tarena – Tribugá. Geo estrategia Nueva Colombia (1987)**

Como primera medida, nos encontramos con el proyecto publicado por la revista Síntesis Económica, en su edición de junio 22 de 1987, bajo el título de “El canal seco – paso de mar a mar”, cuyo autor era el ingeniero Carlos de Greiff Moreno. En publicaciones más recientes se ha dicho: “Un proyecto como el puerto interoceánico Tribugá - Tarena se convierte en una verdadera geo estrategia que permitiría la interconexión con el mundo, aprovechando las bases portuarias de Barranquilla, Santa Marta, Bahía Málaga, Buenaventura y Tumaco” (Vieira/Navarro, 2010, pag. 18).

Este postulado, en adición a los 27 kilómetros de separación entre la Bahía de Buenaventura y el Océano Pacífico y la gruesa sedimentación en ella, son algunas de las razones por las cuales se ha trasladado el tráfico de buques de última generación a ese nuevo puerto de mayor capacidad en el Chocó, mucho más competitivo y al nivel de grandes puertos en el mundo. Ello implica una disminución significativa de la actividad carbonífera y petrolera en Buenaventura y con ello, una mayor preservación de la flora y fauna de la región. De igual manera, la reducción en la inversión en el dragado de la Bahía, contribuye a la utilización de estos recursos económicos en el desarrollo de la región y la elaboración de nuevos proyectos que servirán al grueso de la población. Ello no implica la desaparición del puerto marítimo, sino un reajuste de escala (disminuyendo un 25% de área de afectación sobre la costa norte), donde su servicio estaría enfocado en el cabotaje internacional.

#### **ii. Plan Arquímedes (2003)**

Por otro lado, es necesario retomar el Plan Arquímedes, que ha marcado un hito en materia de innovación y de planteamiento en materia del mejoramiento de la conectividad y la condición de vida en la Costa pacífica colombiana (Ministerio de transporte).



En concordancia con este plan Nacional y en conjunto con el Plan de Ordenamiento Territorial (2013), se ha decidido mejorar la infraestructura de comunicación terrestre entre el municipio de Buenaventura con el resto del país a partir de las siguientes estrategias:

- Mejoramiento y puesta en marcha de la red ferroviaria del municipio y su futura conexión con las vías de tren de la región y el resto del país de acuerdo con el plan propuesto en tres fases por la ANI (Agencia Nacional de Infraestructura).
- Ensanchamiento del eje vial principal (Vía Simón Bolívar) y consolidación con articulador de la vida urbana del municipio.
- Rehabilitación de la Carrera 66s, antigua vía de trocha que conecta la zona continental del municipio de Buenaventura con corregimientos El Limonar, Olaya Herrera y con el municipio de Dagua. De igual manera, esta vía tiene una comunicación directa con el aeropuerto departamental Gerardo Tobar López, que de igual manera, sería rehabilitado para el uso turístico de la región.
- Nueva infraestructura vial que comunicará el casco urbano de Buenaventura con algunas zonas de expansión en el área rural, previstas por el Plan de Ordenamiento Territorial a 35 años. Con esta propuesta, se contemplan nuevos accesos a la Isla Cascajal, lo cual contribuirá al mejor flujo de mercancías y de carga pesada por tierra en el área rural de municipio y la descongestión vehicular en el área urbana.
- Restricción del crecimiento en el área urbana y la malla vial de la misma, contribuyendo a la preservación de la vasta zona de manglares y los ríos de la región, ampliamente contaminados en la actualidad.

### **iii. Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura (POT) (2013)**

Por último, es importante tener en cuenta que el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para el municipio de Buenaventura vigente data del año 2013 y contempla aspectos básicos de movilidad, tierras de expansión y aspectos espaciales de repartición del territorio.

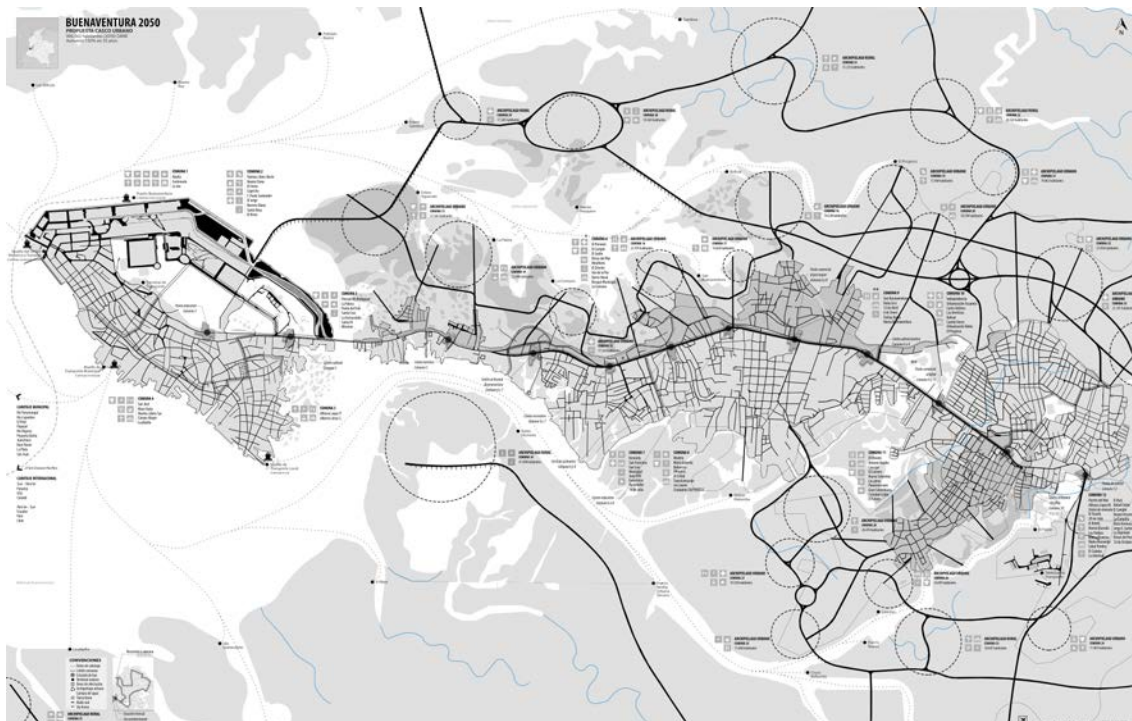
En conjunto con las proyecciones de crecimiento poblacional del DANE al año 2050 que demuestran un incremento de un 150%, es decir, pasar de más 342.000 habitantes al 2015 a aproximadamente 950.000 habitantes, es necesario pensar en áreas de expansión tanto en el área urbana como en el área rural. Para ello, se pretende recurrir al concepto de Archipiélago Metropolitano, insertado y ampliamente estudiado por el urbanista, político y periodista italiano Francesco Indovina, consistente en el crecimiento y desarrollo de nuevos territorios periféricos al casco urbano de Buenaventura, de manera tal que éste no siga creciendo como una “mancha”, sino que se formen pequeños poblados (nuevas comunas), que contribuirán al apoyo de la infraestructura y funcionamiento de la región. Otra de las ventajas de este sistema de ampliación territorial supone la protección de la malla ambiental y el fortalecimiento de nuevas comunidades autosuficientes, pero que a su vez, están en contacto directo con el casco urbano. Ello implica la implementación de nuevos equipamientos estratégicamente localizados, que apoyen la logística urbanística planteada. Este modelo será igualmente replicable en las comunas ya conformadas, y con ello se buscará comunas que suplan sus propias necesidades, pero que de igual manera, establezcan diálogos amistosos con las comunas vecinas.

Como parte de la estrategia de movilidad en el área urbana, se toma la Vía Simón Bolívar como el articulador de los servicios principales y como el “eje recolector” de las personas que se movilizan durante todo el día. Para ello se proponen 12 estaciones troncales (cada una con un área de aferencia con un uso predominante, conservando un carácter mixto), en donde cada una funciona como un punto alimentador de un sistema mucho más pesado, que únicamente tendrá la función de ir de terminal a terminal, haciendo de éste un sistema mucho más eficiente y amable con el ambiente, descongestionando el flujo vehicular y sistematizando el transporte público.

Es necesario exaltar el carácter acuático que tiene la región y, de igual manera, es un potencial que puede ser explotado en la propuesta. Razón por la cual se proponen tres muelles que proveerán un renovado servicio de transporte de cabotaje (intermodal con el servicio terrestre), con rutas específicas dentro del casco urbano y otras en el área rural y departamental. Estos cumplen su función así:

- Muelle de transporte local (cabotaje local): Hace su recorrido bordeando las comunas ya establecidas y se añaden nuevas rutas algunos archipiélagos urbanos (nuevas comunas). Sus puntos terminales son:
  - Matías Malumba
  - Puerto Néstor Urbano Tenorio
  - Cruce Bellavista
  - Puerto Nuevo
  - Laureles
  - El Pailón
  - Puertos locales
  
- Muelles de transporte municipal (cabotaje municipal): Hace su recorrido en el área rural próxima al casco urbano de Buenaventura y algunas que alcanzan a llegar a los límites con el océano pacífico. Sus puntos terminales son:
  - Bahía Húmeda
  - Puerto Pitirí
  - Isla Quitacalzón
  - La playita
  - Río Yurumanguí
  - Río Cajambre
  - El Pital
  - Papayal
  - Río Raposo
  - Pequeña Bahía
  - Río Raposo
  - Juanchaco
  - Base Naval
  - La Plata
  - San Juan

- Muelle del Sector Histórico y Turístico (cabotaje local y municipal): Hace su recorrido principalmente hacia el norte de la Isla Cascajal en áreas pesqueras rurales, nuevos archipiélagos urbanos en área rural y algunos en la zona urbana. Su afectación se centra en el Estero Aguacate y el Estero Gamboa. Sus puntos terminales son:
  - Las delicias
  - Puerto Rey
  - Poblado Nuevo
  - Estero Gamboa
  - Estero Aguacate
  - La Palera
  - La Comuna
  - Puerto Pesquero
  - Bolívar
  - El Progreso
  - Gamboa
  
- Puerto Buenaventura (cabotaje internacional): La nueva ruta se plantea de la siguiente manera:
  - Sur – norte
    - Panamá
    - USA
    - Canadá
  - Norte –Sur
    - Ecuador
    - Perú
    - Chile



## a. TOTAL DE ÁREAS

### i. General

- **Área bruta Isla Cascajal**..... 3'335.405.47 m<sup>2</sup> (333.54 HA)
  - Área ocupación actual..... 1'369.534.04 m<sup>2</sup> (136.95 HA)
  - Área ocupación propuesta..... 971.912.56 m<sup>2</sup> (97.19 HA)
  - Área construida actual (x2)..... 2'739.068.08 m<sup>2</sup> (273.90 HA)
  - Índice de construcción actual..... 0.82
  - Área construida propuesta(x10)..... 9'719.125.60 m<sup>2</sup> (971.91 HA)
  - Índice de construcción propuesta..... 2.91
  - Área de la comunidad actual..... 1'835.259.47 m<sup>2</sup> (183.52 HA)
  - Área de la comunidad propuesta..... 2'885.181.75 m<sup>2</sup> (288.31 HA)
  - Área del puerto actual..... 1'500.146.02 m<sup>2</sup> (150.01 HA)
  - Área del puerto propuesta..... 452.223.72 m<sup>2</sup> (45.22 HA)
- **Área de afectaciones (propuesta)**..... 1'584.100.00 m<sup>2</sup> (158.41 HA)
- **Área neta urbanizable**..... 2'930.620.52 m<sup>2</sup> (293.06 HA)

### ii. Sectores propuestos

- Área Sector Histórico y Turístico..... 80.334.84 m<sup>2</sup> (8.03 HA)
- Área Parque Néstor Urbano Tenorio..... 43.884.34 m<sup>2</sup> (4.38 HA)
- Área Sector Hotelero..... 170.775.14 m<sup>2</sup> (17.07 HA)
- Área Centro de abastos Matías Malumba..... 33.269 m<sup>2</sup> (3.32 HA)
- Área Muelle de transporte municipal..... 69.451.31 m<sup>2</sup> (6.94 HA)
- Área Modelo Habitacional..... 183.206.73 m<sup>2</sup> (18.32 HA)
- Área Mercado Mayorista..... 16.376.36 m<sup>2</sup> (1.63 HA)
- Área Cultivo de pescados..... 13.495.69 m<sup>2</sup> (1.34 HA)
- Área Muelle de transporte local..... 60.345.25 m<sup>2</sup> (6.03 HA)
- Área Casa de la cultura..... 23.758.95 m<sup>2</sup> (2.37 HA)
- Área Parque Nueva Buenaventura..... 867.099.40 m<sup>2</sup> (86.7 HA)
- Área Parque Productivo Familiar..... 22.895.44 m<sup>2</sup> (2.28 HA)

### **13. ESTRATEGIAS DE GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN**

Adaptación de Documento CONPES 3410

#### **a. Desarrollo específicos**

- **i. Desarrollo urbano**

Para alcanzar las metas trazadas en desarrollo urbano se requiere fortalecer la gobernabilidad de la administración local y garantizar una planificación sólida y continua, que permita integrar de manera efectiva las inversiones sectoriales en el territorio.

Para contribuir a este propósito el MAVDT brindará asistencia técnica para la consolidación del proceso de Ordenamiento territorial del Municipio, a través del mejoramiento continuo del POT y los instrumentos que lo desarrollan (normativas específicas, planes maestros, planes especiales, planes parciales, macro proyectos, etc.). (Conpes 3410, p. 45)

- **ii. Vivienda**

En concordancia con la Meta de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, Buenaventura debe reducir en los próximos 10 años la proporción de hogares en déficit a 30%, lo cual implica el mejoramiento de aproximadamente 10.000 viviendas e incrementar progresivamente la oferta formal hasta igualar la formación anual de hogares en 2011. Lograr esta meta dependerá fundamentalmente de la meta definida en servicios públicos, dado que el 70% de los hogares con déficit cualitativo presentan carencias en acueducto o alcantarillado. En complemento a lo anterior, se debe implementar las siguientes estrategias:

- Adelantar programas de Titulación Masiva de predios con asistencia técnica del MAVDT
- Formular programas de Mejoramiento integral de Asentamientos Precarios que le permita al Municipio acceder a diferentes fuentes de financiación.
- Incrementar y fortalece la oferta de microcréditos para vivienda.
- Apoyar y asesorar al Municipio en los procesos de generación de suelo para VIS y fortalecimiento del control de la urbanización ilegal.
- Promoción de procesos de densificación de vivienda complementados con generación y mejoramiento de espacio público, accesibilidad y movilidad.
- Capacitar a los oferentes de vivienda sobre normas de sismo resistencia. (Conpes 3410, p.46)

- **iii. Agua potable y saneamiento básico**

El propósito es elevar la cobertura, calidad, y continuidad del servicio tanto para acueducto como para alcantarillado. En acueducto la meta es aumentar el tiempo de servicio a 24 horas al 100% de la

población urbana y en un 50% a la población rural en 10 años. Para alcantarillado la meta es cubrir el 90% de la población en 10 años. En el área rural el Municipio ejecutará los Planes de Saneamiento Básico Rural con soluciones alternativas y tecnologías apropiadas al medio, tanto para agua potable como para aguas servidas. La meta es cubrir en un 50% de la población no atendida en los próximos 10 años. (Conpes 3410, p.46 –47)

- **iv. Movilidad vial y transporte**

Es necesario diseñar y ejecutar el Plan Maestro de Movilidad Urbano y Rural que incluya:

El Plan Vial y de Transporte Ínter modal con soluciones alcanzables especialmente en el tema de transporte de carga, el programa inmobiliario de proyectos viales, la reestructuración del transporte público, la regulación de flujos vehiculares y peatonales, la señalización vial, la construcción y mantenimiento de la malla vial, la semaforización de cruces, y la construcción de corredores peatonales (Plan de andenización), y la construcción de ciclo rutas. (Conpes 3410, p.47)

- **v. Prevención y atención del riesgo natural y de los desastres**

- Fortalecimiento de la capacidad local de prevención y atención de desastres.
- Incremento de los recursos del Fondo de Calamidades disponibles para el Municipio.
- Mejora y modernización de la red de comunicaciones con el área rural para garantizar una Acción más oportuna frente a posibles eventos.
- Para las zonas de invasión, que son las más susceptibles de ser afectadas por fenómenos como tsunamis y por un eventual ascenso del nivel del mar generado por el calentamiento global del planeta, se hace necesario desarrollar los estudios que permitan establecer claramente el ordenamiento que puede dársele a estas zonas. Estos estudios incluirían:
  - La caracterización de las zonas de bajamar, que permita establecer cuáles áreas pueden ser susceptibles de desafectación y cuáles pueden ser recuperadas.
  - Definición de zonas de bajamar sobre las cuales se ha efectuado un desarrollo urbanístico, de bajo riesgo y que puedan ser desafectadas.
  - Determinación de la población localizada sobre áreas de bajamar de alto riesgo, en las cuales se ha dado un desarrollo urbanístico, que deba ser relocalizada.
  - Formulación e implementación de un Plan de adaptación de sectores económicos claves ante el aumento acelerado del nivel del mar. (Conpes 3410, p.48)

**b. Proyectos complementarios para el desarrollo de Buenaventura**

- Ejecución del Plan de Manejo Integral de la Cuenca del Río Dagua para reducir los niveles de sedimentación de la Bahía.
- Construcción de un muelle flotante en el terminal pesquero La Playita y adecuación de los puestos de venta y cuarto frío del terminal.
- Terminación del Centro de Abastos Matías Malumba.
- Renovación urbanística de la Isla Cascajal.
- Centro de Productividad de la Madera.

### **c. Estrategias de fortalecimiento de gobernabilidad y democracia**

- Defensa de los derechos humanos
- Defensa de los derechos étnicos
- Acceso a la justicia
- Mejoramiento de orden público
- Estrategia de mejoramiento general de la Isla Cascajal (Conpes 3410, p.44)

### **d. Estrategias de fortalecimiento institucional**

#### **• i. Alianzas público - privadas**

Con el fin de articular esfuerzos y recursos para el desarrollo de las estrategias planteadas, y teniendo en cuenta que el logro de los objetivos y metas planteadas en cada una de ellas requiere de la coordinación entre los tres niveles de gobierno, y de éstos con el sector privado y las organizaciones de la sociedad civil, así como con la cooperación internacional, se requiere el fomento y consolidación de mecanismos que permitan una actuación conjunta en función del propósito común de “Mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura”.

Lo anterior en el marco de cooperación entre la Alcaldía de Buenaventura, La Sociedad Portuaria regional de Buenaventura y el PNUD y del acuerdo entre el Gobierno nacional y Naciones Unidas, denominado INICIATIVA ART GOLD Colombia, cuyo objetivo es cumplir las metas del Milenio al 2015. Esta iniciativa suma adicionalmente los esfuerzos de otras Agencias del SNU tales como: UNESCO, OMS, UNIFEM, UNOPS, PN UD, entre otras. (Conpes 3410, p. 52)

#### **• ii. Fortalecimiento institucional**

- Gestión pública
- Participación ciudadana
- Rendición de cuentas y pacto de transparencia
- Fortalecimiento de sistemas de información municipal
- Incremento de la capacidad financiera del municipio

### **e. Mecanismos de financiación**

#### **• i. Crédito Externo**

Teniendo en cuenta la importancia de la implementación de infraestructura para el Desarrollo de Buenaventura, el Gobierno Nacional, estudiará técnica y financieramente la posibilidad de apoyar con recursos de crédito externo la implementación de proyectos estratégicos en la región. Ayuda Bancaria. (Conpes 3410, p.57)

#### **• ii. Cooperación Internacional**

La Estrategia Nacional de Cooperación Internacional y los Objetivos de Desarrollo del Milenio, se constituyen en el marco bajo el cual se determinará la demanda ordenada de Cooperación Internacional para Buenaventura. Esta demanda recogerá tanto las iniciativas de las entidades públicas de los

diferentes órdenes como de la esfera privada y sociedad civil, y tomará como referente los bloques temáticos de este Documento.

El Gobierno Nacional hará gestión con aquellos países y organismos internacionales en los cuales se considere pueden tener mayor oportunidad las diferentes propuestas. La Dirección de Cooperación Internacional de la Acción Social en estrecha coordinación con el área de Cooperación Internacional de la Gobernación del Valle orientará esta tarea. (Conpes 3410, p.57)

- **iii. Cesión en comodato del lote antigua zona franca**

La Ley de Presupuesto General de la Nación 998 de 2005, autorizó al Gobierno Nacional a entregar al municipio de Buenaventura, bajo la figura de comodato, los terrenos de la antigua Zona Franca, con el objeto de utilizar dicho lote en actividades económicas relacionadas con la expansión portuaria, el desarrollo logístico y la exportación de bienes o servicios y destinar los recursos obtenidos para incrementar la capacidad de inversión social del Municipio y su recuperación fiscal. (Conpes 3410, p.58)

## **f. Recomendaciones**

El Departamento Nacional de Planeación recomienda al Conpes:

1. Solicitar al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo apoyar al Municipio en la promoción del desarrollo económico a través de:

- i) entregar en comodato al Municipio el lote de la antigua zona franca y asegurar que la prórroga del contrato inicial se otorgue siempre.
- ii) apoyar al Municipio en la estructuración del Plan de Desarrollo Turístico.
- iii) promover el proyecto del Centro de Actividades Económicas.

2. Solicitar a todas las entidades nacionales, a la administración municipal de Buenaventura y departamental del Valle del Cauca orientar sus esfuerzos hacia el propósito de mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura con base en las estrategias planteadas en el Conpes 3410 de Buenaventura.

3. Encargar al DNP, para que en conjunto con la Gobernación y la Alcaldía, conformen un Comité para hacer seguimiento a los proyectos y acciones contemplados en este documento, entre ellos:

- i) ejecución del Plan de Manejo Integral de la Cuenca del Río Dagua para reducir los niveles de Sedimentación de la Bahía.
- ii) construcción de un muelle flotante en el terminal pesquero La Playita y adecuación de los puestos de venta y cuarto frío del terminal.
- iii) renovación urbanística de la Isla Cascajal.



4. Encargar al DNP de preparar y presentar al Conpes un documento de seguimiento a los compromisos establecidos.
5. Solicitar al DNP y a los Ministerios de Educación Nacional y Protección Social desarrollar las actividades necesarias para el logro de los objetivos del Milenio 2015 en materia de pobreza, educación y salud.
6. Solicitar al SENA implementar, en Buenaventura, una estrategia integral para el fortalecimiento del recurso humano y empresarial en el marco de la estrategia de promoción del desarrollo económico y la competitividad.
7. Solicitar al INCODER implementar las acciones descritas para promover el desarrollo pesquero artesanal.
8. Solicitar al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural apoyar el desarrollo del sistema agroforestal en el marco de la Agenda Interna de Competitividad.
9. Solicitar al Ministerio de Transporte e INVIAS promover la modernización de la infraestructura requerida para el desarrollo prevista en el Plan de Expansión Portuaria, y en el Plan 2500 de infraestructura para el desarrollo regional (*Plan 2500*, tiene como objeto la pavimentación, reconstrucción y/o repavimentación de 3,160 Km. de carreteras del orden primario, secundario y terciario, distribuidas en 31 departamentos).
10. Encargar al Ministerio de Transporte y al INVIAS definir el mecanismo para mejorar la capacidad de la Vía Buga-Buenaventura y estructurar el proyecto para proceder con los trámites presupuestales requeridos.
11. Solicitar a las entidades ejecutoras de los proyectos previstos en este Documento coordinar con el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial MAVDT el desarrollo de todas las actividades necesarias para el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente.
12. Solicitar al DNP, en coordinación con las autoridades locales y el PNUD, que realice las gestiones necesarias para consolidar una Agencia de Desarrollo Local y la generación de pactos, acuerdos y alianzas público – privados para el desarrollo.
13. Solicitar al DNP, al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, expedir un Decreto que reglamente la rendición de cuentas sobre el usufructo del lote de la antigua zona franca.
14. Solicitar al Ministerio del Interior y de Justicia, Ministerio de Defensa y Vicepresidencia de la República desarrollar las estrategias de este documento relacionadas con la promoción, prevención, y garantía de los derechos humanos, acceso a la justicia y mejoramiento a la situación de orden público.
15. Solicitar a las entidades ejecutoras de los proyectos previstos en este documento coordinar con el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial MAVDT el desarrollo de todas las actividades necesarias para el cumplimiento de la normatividad ambiental y de ordenamiento territorial vigente.

16. Solicitar al DNP estructurar un proyecto para la gestión de recursos de crédito orientados a apoyar las propuestas sociales, de infraestructura y otras necesarias para consolidar el desarrollo económico y social de Buenaventura.

17. Encargar al MAVDT, la DIMAR, Ministerio del Interior y Justicia – Oficina Nacional de Prevención y Atención de Desastres coordinar con las autoridades locales los lineamientos y proyectos incluidos en el Conpes 3410 dirigidos a atender la problemática de asentamientos precarios en zonas de bajamar, en materia de gestión del riesgo. (Conpes 3410, p.59 – p.61)

#### 14. GERENCIA DEL PROYECTO

##### ▪ a. CUADRO GENERAL

VALOR HECTÁREA	\$121'340.000.00			660.778'303.642.34 COP = 266'060.938.19 USD		
VALOR LOTE	\$66'045.638.00			TOTAL INV. ESTADO = \$60.889'850.000.00	9.21%	
% INVERSIÓN	21%					
<b>ÁREAS</b>	<b>HECTÁREAS</b>	<b>%</b>		<b>URBANISMO</b>	<b>VALOR (\$)</b>	<b>%</b>
ÁREA BRUTA	333.54	100		\$ INICIAL LOTES	66'045.638.00	...
ÁREA ÚTIL	293.06	87.86		\$ TOTAL PROYECTO	660.778'303.642.34	100
CESIONES	88.98	26.67		\$ TOTAL POR HECTÁREA	121'340.000.00	...
AFECTACIONES	158.41	47.49		AUMENTO DE PRECIO	5050'586.200.00	...
<b>PREINVERSIÓN</b>	<b>VALOR (\$)</b>	<b>%</b>		<b>INVERSIÓN</b>	<b>VALOR (\$)</b>	<b>%</b>
PREINVERSIÓN	4.562'354.874.00	0.69		SOCIALIZAR	5.369'478.541.20	0.81
ESTUDIOS	15.789'443.263.00	2.38		DOTACIÓN	48.298'687.100.14	7.31
DISEÑOS	47.214'413.210.00	7.14		GARANTÍAS	35.456'236.520.00	5.36
SUBTOTAL	67.566'211.347.00	10.22		SUBTOTAL	89.124'402.161.34	13.48

▪ **b. PRESUPUESTO NACIONAL BUENAVENTURA**

ENTIDAD	PROYECTO	RECURSOS (millones \$) (2006)	RECURSOS (millones \$) (2015) 5% anual
ACCIÓN SOCIAL	Implantación del programa Red de Apoyo Nacional - FIP: empleos en acción - Proyectos comunitarios, familias en acción, jóvenes en acción - Previo concepto DNP.	10.000'000.000.00	14.500'000.000.00
	Implantación de la estrategia de fortalecimiento institucional y desarrollo social del Plan Colombia.	1.000'000.000.00	1.450'000.000.00
	Prevención y atención del desplazamiento forzoso.	1.200'000.000.00	1.740'000.000.00
FONDO NACIONAL DE REGALÍAS	Saneamiento y descontaminación en el municipio de Buenaventura.	3.750'000.000.00	5.437'500.000.00
MINISTERIO DE DEFENSA - ARMADA	Construcción, adecuación y dotación de instalaciones para la Base Naval arc Málaga	2.593'000.000.00	3.759'850.000.00
MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL (MAVDT)	Dar continuidad al apoyo que el Gobierno Nacional ha proporcionado desde 1994, mediante las operaciones de crédito suscritas con el Banco y Fondo Nórdico de Inversiones para financiación del Plan de Alcantarillado y Saneamiento Básico de Buenaventura.	3.000'000.000.00	4.350'000.000.00
INVIAS	Terminación de la vía Interna-Altma, de 13 kms, busca mejorar el acceso vehicular al puerto de Buenaventura	7.530'000.000.00	10.918'500.000.00
	Dragado Canal de acceso Puerto de Buenaventura. * **	10.240'000.000.00	14.848'000.000.00
	Construcción y pavimentación de la vía alterna Buga-Buenaventura	530'000.000.00	768'500.000.00
AEROCIVIL	Inversiones en las instalaciones del aeropuerto	2.150'000.000.00	3.117'500.000.00
<b>TOTAL</b>		<b>41.993'000.000.00</b>	<b>60.889'850.000.00</b>

\*De acuerdo con el Conpes 3355 se priorizaron US\$ 19 millones para la ejecución de este proyecto, de los cuales se han presupuestado \$ 10.240 en la vigencia 2006 para la contratación de los estudios técnicos necesarios para la realización de la obra. \*\* Este rubro puede verse disminuido debido a la reducción de la capacidad portuaria.

Cuadro nº 10 Proyectos previstos en el presupuesto General de la Nación ( Documento Conpes 34 10, adaptado y combinado con el cuadro nº 11. P. 56 - 57 )

▪ **c. FASES DEL PROYECTO**

FASES	COMPONENTES	PROYECCIÓN DEL PROYECTO								
		0 - 1 AÑO	1 - 2 AÑOS	2 - 5 AÑOS	5 - 10 AÑOS	10 - 15 AÑOS	15 - 20 AÑOS	20 - 25 AÑOS	25 - 30 AÑOS	30 - 35 AÑOS
ADQUISICIÓN DE TERRENOS	Tratos y compras									
URBANISMO	Infraestructura vial									
	Infraestructura de servicios									
	Conexión con área de expansión									
	Desarrollo de áreas de expansión									
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Rutas de cabotaje Internacional									
	Rutas de cabotaje Nacional									
	Rutas de cabotaje Municipal									
	Mejoramiento de líneas de transporte terrestre									
DESARROLLO INMOBILIARIO	Modelo habitacional									
EQUIPAMIENTOS Y SECTORES	Sector histórico y turístico									
	Parque Nestor Urbano Tenorio									
	Sector hotelero									
	Plaza de mercado									
	Mercado mayorista									
SERVICIOS PORTUARIOS	Cultivo de pescado									
	Puerto de Buenaventura									
	Muelle de transporte local									
	Muelle de transporte municipal									
PARQUE NUEVA BUENAVENTURA	<b>NUEVO CENTRO</b>									
	Centro cívico									
	<b>FRANJAS ESPECIALIZADAS</b>									
	F. Servicios Turísticos									
	F. Servicios Transporte									
	F. Servicios Comercio al detal									
	F. Portuarios									
	F. Deportiva / Ocio									
	F. Comercio al por mayor									
	F. Servicios Públicos									
	F. Atención Primaria									
	F. Educativa									
	F. Natural									
	F. Productiva									
	<b>MEMORIA, RECUERDO E HISTORIA</b>									
	Administración									
	Centros Culturales									
Museos										
ESPACIO PÚBLICO	Senderos peatonales									
	Plazas públicas									

▪ d. PRESUPUESTO DEL PROYECTO

PROGRAMACIÓN		
PROGRAMA	SUBPROGRAMA	PRESUPUESTO ASIGNADO (millones \$)
MOVILIDAD	Senderos peatonales	1.528'000.000.00
	Infraestructura vial	13.529'126.000.00
	Infraestructura de transporte	4.425'960.000.00
	Infraestructura ferroviaria	8.528'963.125.00
SERVICIOS PÚBLICOS	Acueducto y alcantarillado	5.369.258.000.00
	Subsidio de servicios públicos	2.658'225.500.00
	Control de manejo de desechos	2.200'412.785.00
	Alumbrado público	225'542.000.00
ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO	Cesiones	(Cesión en comodato TIPO A) Sin costo
	Nuevo urbanismo	5.634'777.102.00
	Especialización por sectores	...
	<b>NUEVO CENTRO</b>	<b>35.500'400.500.00</b>
	Centro cívico	35.500'400.500.00
	<b>FRANJAS ESPECIALIZADAS</b>	<b>141.699'509.517.00</b>
	F. Servicios Turísticos	22.364'000.000.00
	F. Servicios Transporte	4.200'500.100.00
	F. Servicios Comercio al detal	51.800'350.000.00
	F. Portuarios	2.700'802.100.00
	F. Deportiva / Ocio	2.350'100.500.00
	F. Comercio al por mayor	3.800'600.667.00
	F. Servicios Públicos	2.483'900.950.00
	F. Atención Primaria	28.684'220.000.00
	F. Educativa	18.600'850.000.00
	F. Natural	8.654'550.200.00
	F. Productiva	12.800'400.000.00
	<b>MEMORIA, RECUERDO E HISTORIA</b>	<b>36.392'281.170.00</b>
	Administración	7.350'400.500.00
	Centros Culturales	5.630'500.450.00
Museos	5.560'750.000.00	
Equipamientos públicos	17.850'630.220.00	
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Rutas de cabotaje Internacional	19.834'763.500.00
	Rutas de cabotaje Nacional	11.987'654.000.00
	Rutas de cabotaje Municipal	6.185'553.200.00
	Mejoramiento de líneas de transporte terrestre	950'500.000.00
DESARROLLO INMOBILIARIO	Modelo habitacional	18.640'688.200.00
EQUIPAMIENTOS Y SECTORES	Sector histórico y turístico	8.900'688.600.00
	Parque Nestor Urbano Tenorio	2.600'587.000.00
	Sector hotelero	26.350.879.350.00
	Plaza de mercado	18.860'900.200.00
	Mercado mayorista	8.692'488.553.00
	Cultivo de pescado	7.600'950.000.00
SERVICIOS PORTUARIOS	Puerto de Buenaventura	8.759'100.000.00
	Muelle de transporte local	5.600'450.633.00
	Muelle de transporte municipal	3.800'490.320.00
FUERZA LABORAL Y PRODUCTIVA	Desarrollo de la competencia para el trabajo	287'698.000.00
SECTOR EMPRESARIAL	Medios de desarrollo económico	478'648.000.00
FOMENTO AL TURISMO	Desarrollo sostenible - alianzas	350'000.000.00
GESTIÓN AMBIENTAL	Control y ordenamiento ambiental	680'980.450.00
	Fomento al desarrollo agroindustrial	405'561.200.00
	Fomento al desarrollo pesquero	398'457.500.00
DESARROLLO TERRITORIAL	Información catastral	2.500'000.500.00
	Espacio público y localización de equipamientos	356'400.000.00
UNIDADES PRODUCTIVAS Y EMPLEO	Formación a población vulnerable	857'650.320.00
GESTIÓN PORTUARIA	Mantenimiento y control portuario	2.684'800.000.00
	Servicios de cabotaje	5.854'200.650.00
ASISTENCIA ALIMENTARIA	Seguridad alimentaria	780'635.205.00
GESTIÓN DE RIESGO	Prevención y reducción	21.104'659.054.00
<b>TOTAL</b>		<b>443.197'840.134.00</b>

\*Costos tomados de la revista Construdata ed. 174 del 03/19/15 (aproximados y con aumento presupuestado del 4% anual)

## 15. BIBLIOGRAFÍA

### a. TÉCNICA

- Alcaldía de Santiago de Cali (<http://www.cali.gov.co>)
- Alcaldía de Buenaventura (<http://www.buenaventura.gov.co/>).
- COLPUERTOS\*, Empresa Puertos de Colombia. “Información general de puertos de Colombia y los terminales marítimos y fluviales que administra”. [s.n.]. 1967.
- COLPUERTOS\*\*, Empresa Puertos de Colombia. “Estudio de los puertos marítimos menores”. [s.n.]. 1963.
- COLPUERTOS\*\*\*, Empresa Puertos de Colombia. “Measurement and interpretation of the hydraulic characteristics of the Buenaventura bay”. [s.n.]. 1964.
- DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística). “«Perfil estadístico Buenaventura”». 2005.
- DNP (Departamento Nacional de Planeación). “Documento CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social) 3410”. Bogotá, 2006.
- VIEIRA, Edgar. NAVARRO, Gonzalo. *“La infraestructura de Colombia para una adecuada articulación internacional. El desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial”*, Bogotá: Ed. Pontificia Universidad Javeriana, 2010.
- Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (<http://www.sprbun.com/>)
- <http://www.puertomadero.com/> Tomado de la revista *Planetario* ed. 36 (Argentina).
- <http://www.thesanantonioriverwalk.com/> Tomado de la edición digital de la revista *River Walk Magazine* (<http://www.riverwalkmagazine.com>)
- <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=313725>

## b. BASE

- GRANDA, José. *“Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios”*. División de Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile. 2005.
- HOFFMANN, Jan. *“El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano”*. Unidad de transporte, División de Recursos Naturales e Infraestructura. CEPAL. Santiago de Chile. 2000.
- HERRERA, Jorge F (Doctor ETSAB Universidad Politécnica de Cataluña). *“La ciudad portuaria y su complementariedad territorial”*. Conferencia en la Universidad de Magallanes, Valparaíso. 2008
- INDOVINA, F. *“Transformaciones de la ciudad y el territorio a principios del siglo XXI: El archipiélago metropolitano en La ciudad fragmentada. Nuevas formas de hábitat”*. Ed. Universidad de Alicante, Publicaciones. 2006.
- LYNCH, Kevin. *“The Image of the City”*. Versión castellana de Enrique Luis Revol. 1ª Edición, 8ª tirada. 2008.
- SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS, *“XXII Bienal colombiana de arquitectura”*. Bogotá, Colombia. 2010.
- SUAREZ, Félix. *“Buenaventura: una ciudad- puerto, globalizante, diversa y multicultural”*. 2012 ([http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/53/25/64/PDF/AT17\\_Suarez.pdf](http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/53/25/64/PDF/AT17_Suarez.pdf)).

## c. GRÁFICA (montajes)

- SECTOR HISTÓRICO Y TURÍSTICO:
  - <https://jdlarquitectura.wordpress.com/proyectos-arquitectura/concursos-imagenes/>
  - <http://app.emaze.com/@AORWQLQL/contingencias>
  - [http://www.eltiempo.com/Multimedia/galeria\\_fotos/carrusel/GALERIAFOTOS-WEB-PLANTILLA\\_GALERIA\\_FOTOS-9596025.html](http://www.eltiempo.com/Multimedia/galeria_fotos/carrusel/GALERIAFOTOS-WEB-PLANTILLA_GALERIA_FOTOS-9596025.html)
  - [http://www.wallpaperhi.com/Architecture/Modern/architecture\\_builds\\_Burj\\_al\\_Arab\\_hotel\\_3115/download\\_1600x1200](http://www.wallpaperhi.com/Architecture/Modern/architecture_builds_Burj_al_Arab_hotel_3115/download_1600x1200)
- PARQUE NESTOR URBANO TENORIO
  - <http://www.memedeportes.com/futbol/chile-vs-colombia>
  - <http://www.taringa.net/posts/mascotas/13608795/Ellos-si-son-verdaderos-heroes.html>
  - <https://www.pinterest.com/uand4me/people/>
  - <http://www.urbonu.com/en/Peru/Piura/balsas/>

- SECTOR HOTELERO
  - Imágenes propias
  
- CENTRO DE ABASTOS MATÍAS MALUMBA
  - <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1529191&page=8>
  - <http://franjibagastroculinary.blogspot.com/2014/08/cronica-gastronomica-de-la-cartagena-de.html>
  - <https://www.flickr.com/photos/nataliagoca/5054646287>
  - [http://arcadiasalvaterrense.blogspot.com/2011\\_08\\_01\\_archive.html](http://arcadiasalvaterrense.blogspot.com/2011_08_01_archive.html)
  
- MUELLE DE TRANSPORTE MUNICIPAL
  - <http://www.tglt.com/Masterplan/Venice>
  - <http://www.vanguardia.com/actualidad/colombia/173323-capturan-a-tres-suboficiales-de-la-armada-nacional-en-buenaventura>
  - <http://www.vigoalminuto.com/2010/11/16/el-nautico-pone-a-la-venta-sus-atraques-en-dos-dias/>
  
- MODELO HABITACIONAL
  - <http://www.semanariovoz.com/2014/03/26/paramilitares-y-estado-responsables-de-desgracias-en-buenaventura/>
  - <http://www.metrocuadrado.com/decoracion/content/universidad-de-la-salle-gano-el-concurso-convive>
  - <http://www.urbonu.com/en/Peru/Piura/balsas/>
  
- MERCADO MAYORISTA
  - [http://www.posadaturisticasdecolombia.gov.co/destino.php?des\\_nombre=bahasolano](http://www.posadaturisticasdecolombia.gov.co/destino.php?des_nombre=bahasolano)
  - <http://www.agenciadenoticias.unal.edu.co/nc/ndetalle/cat/video/pag/1/article/en-junio-definiran-nueva-zona-de-pesca-artesanal-en-colombia.html>
  - [http://www.territorioindigenaygobernanza.com/col\\_17.html](http://www.territorioindigenaygobernanza.com/col_17.html)
  - <http://www.lugaresgeograficos.com.ar/verCiudad.php?id=382914>
  
- CULTIVO DE PESCADOS
  - <http://www.crowdock.com/floating-docks-c3.php>
  - <http://www.3dsign.es/blog/2013/02/05/casos-de-estudio-casa-jhouse-por-bblab-arquitectos-en-valencia/>
  - [http://www.parquemarino.org/proyectos\\_de\\_extencion\\_en\\_cultivos\\_de\\_peces\\_marino](http://www.parquemarino.org/proyectos_de_extencion_en_cultivos_de_peces_marino)
  - <http://www.metrocuadrado.com/decoracion/content/universidad-de-la-salle-gano-el-concurso-convive>

- [http://diarioadn.co/cmlink/especial-de-vacaciones-acand%C3%AD-7.146398?fullsize=true&foto\\_grandeH=p4-3d1263x947&foto\\_grandeV=p3-4d713x950&foto\\_chica=thumb\\_80&dominio=http://diarioadn.co](http://diarioadn.co/cmlink/especial-de-vacaciones-acand%C3%AD-7.146398?fullsize=true&foto_grandeH=p4-3d1263x947&foto_grandeV=p3-4d713x950&foto_chica=thumb_80&dominio=http://diarioadn.co)
- MUELLE DE TRANSPORTE LOCAL
  - <https://www.pinterest.com/pin/374995106446708773/>
  - [http://diarioadn.co/cmlink/especial-de-vacaciones-acand%C3%AD-7.146398?fullsize=true&foto\\_grandeH=p4-3d1263x947&foto\\_grandeV=p3-4d713x950&foto\\_chica=thumb\\_80&dominio=http://diarioadn.co](http://diarioadn.co/cmlink/especial-de-vacaciones-acand%C3%AD-7.146398?fullsize=true&foto_grandeH=p4-3d1263x947&foto_grandeV=p3-4d713x950&foto_chica=thumb_80&dominio=http://diarioadn.co)
  - [http://www.eltiempo.com/Multimedia/galeria\\_fotos/carrusel/GALERIAFOTOS-WEB-PLANTILLA\\_GALERIA\\_FOTOS-9596025.html](http://www.eltiempo.com/Multimedia/galeria_fotos/carrusel/GALERIAFOTOS-WEB-PLANTILLA_GALERIA_FOTOS-9596025.html)
- CASA DE LA CULTURA
  - <https://jdlarquitectura.wordpress.com/proyectos-arquitectura/concursos-imagenes/>
  - <http://senarchoco.blogspot.com/2013/01/la-comunidad-sena-celebro-el-dia-de-su.html>
  - <http://franjibagastroculinary.blogspot.com/2014/08/cronica-gastronomica-de-la-cartagena-de.html>
  - <http://www.fl-price.com/experience-destination-scope-work>
  - <https://jdlarquitectura.wordpress.com/proyectos-arquitectura/concursos-imagenes/>
- PARQUE NUEVA BUENAVENTURA
  - <http://www.archdaily.co/co/02-237701/primer-lugar-concurso-publico-para-la-recuperacion-parque-grancolombia>
  - <http://www.loomee-tv.de/2011/07/the-help-inhalt-und-trailer-zum-film-mit-emma-stone/>
  - <http://nitarp.weebly.com/peinados-todo-un-arte.html>
  - <http://www.connuestroperu.com/economia/18-economia/9085-la-reactivacion-de-nuestra-flota-mercante>
  - <http://realty.rbc.ru/photo/562949986405096.shtml?nick=articles>
  - [http://diarioadn.co/cmlink/especial-de-vacaciones-acand%C3%AD-7.146398?fullsize=true&foto\\_grandeH=p4-3d1263x947&foto\\_grandeV=p3-4d713x950&foto\\_chica=thumb\\_80&dominio=http://diarioadn.co](http://diarioadn.co/cmlink/especial-de-vacaciones-acand%C3%AD-7.146398?fullsize=true&foto_grandeH=p4-3d1263x947&foto_grandeV=p3-4d713x950&foto_chica=thumb_80&dominio=http://diarioadn.co)
  - <http://proycontra.com.pe/actualidad/siguen-pescando-en-moronacocho/>