

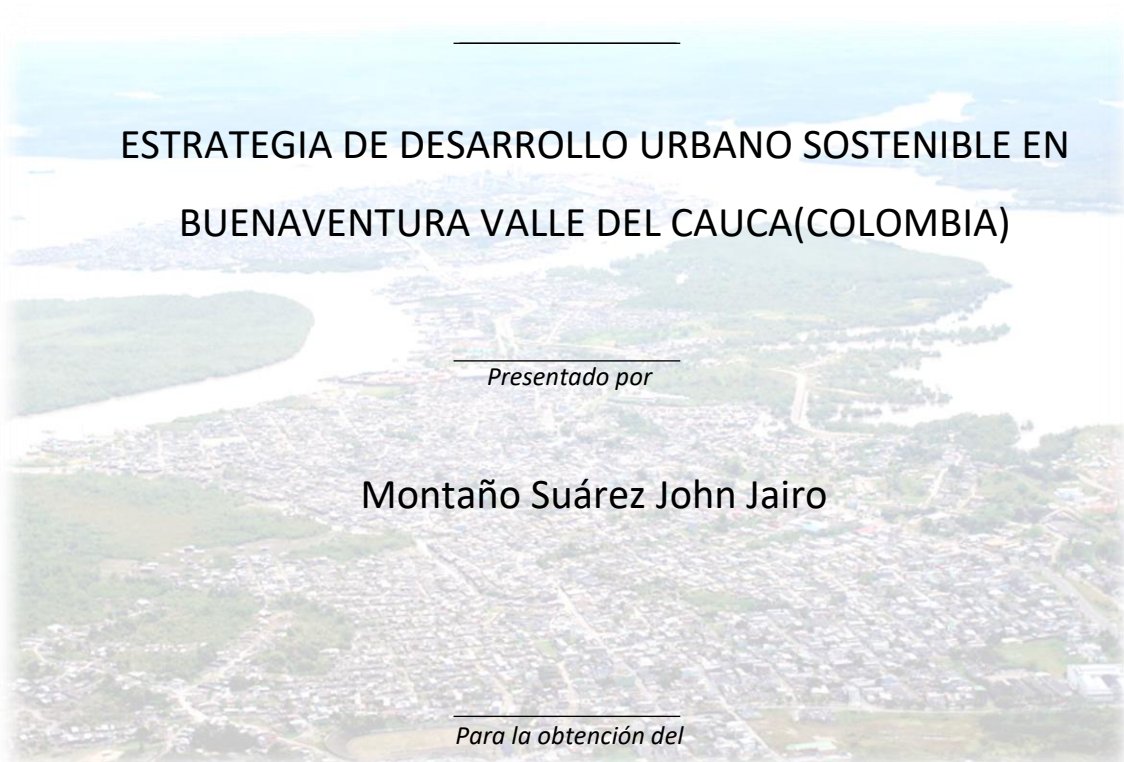


UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ETS INGENIERÍA DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS

TRABAJO DE FIN DE MÁSTER



Máster Universitario en Transporte, Territorio y Urbanismo

Curso: 2019/2020

Fecha: Noviembre 30 de 2020

Tutor: Palencia Jiménez, Jose Sergio

Cotutor: Gielen, Eric



DEDICATORIA

A lo más valioso que tengo, mis padres queridos, Berenice, Luz Amira y Román,
por los valores inculcados, esfuerzo, apoyo y motivación constante de
superación a lo largo de mi vida, a mis hermanos que siempre me apoyan en
cada decisión que tomo y me motivan a perseguir mis sueños y objetivos, en
especial a Laura quien ha seguido muy de cerca este proceso.



AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer en primer lugar a Dios, por cada día de vida, por darme la
oportunidad de trazar objetivos y concluirlos.

Agradezco a mi familia, amigos y personas especiales para mí, por la
preocupación y el apoyo brindado en cada instante de este proceso.

Agradezco a los docentes de la Universidad Politécnica de Valencia por las
horas dedicadas y conocimientos impartidos desde el inicio del Master, de
manera especial, mi más sincero agradecimiento a los docentes, Dr. Jose
Sergio, Palencia Jiménez y Dr. Eric, Gielen por el seguimiento y dirección del
presente trabajo.



INDICE

ÍNDICE DE TABLAS.....	9
ÍNDICE DE FIGURAS	11
RESUMEN	14
ABSTRACT	15
RESUM	16
1 INTRODUCCIÓN.....	17
2 OBJETIVOS.....	21
2.1 Objetivo general.....	21
2.2 Objetivos específicos	21
3 ALCANCE.....	22
4 UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ÁMBITO DE TRABAJO	23
4.1 Organización territorial de Colombia	23
4.2 División política de Buenaventura	23
5 ANTECEDENTES.....	25
5.1 Historia de Buenaventura.....	25
5.2 Ciudad-Puerto	28
5.3 Buenaventura como distrito especial	31
6 IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS Y RETOS	33
6.1 Problemas.....	33
6.1.1 Problemas ambientales	33
6.1.2 Problemas demográficos.....	35
6.1.3 Problemas climáticos.....	37
6.1.4 Problemas sociales	38
6.1.5 Problemas económicos	43
6.2 Retos.....	45
6.2.1 Retos ambientales.....	45



6.2.2	Retos demográficos.....	46
6.2.3	Retos climáticos	46
6.2.4	Retos sociales	46
6.2.5	Retos económicos	48
7	ANÁLISIS INTEGRAL DEL ÁREA URBANA DE BUENAVENTURA.....	49
7.1	Análisis físico	49
7.1.1	Ámbito de actuación	49
7.1.2	Estructura urbana y periurbana edificada.....	50
7.1.3	Evolución Urbanística.....	54
7.1.3.1	Incorporación de Buenaventura al Valle del Cauca	54
7.1.3.2	La llegada de los esclavos a la frontera del Pacífico	55
7.1.3.3	Buenaventura en la reorganización político-administrativa	55
7.1.3.4	Configuración territorial y administrativa del municipio de Buenaventura siglo XX.....	55
7.1.3.5	De desembarcadero a Puerto.	56
7.1.3.6	La carretera al mar.....	56
7.1.3.7	Las perspectivas del desarrollo Bonaverense y el centralismo estatal	57
7.1.3.8	Buenaventura el primer puerto colombiano	58
7.1.3.9	La década de los 50 y la consolidación de la vida urbana	59
7.1.4	Suelo artificial	60
7.1.5	Suelos Urbanizables Infrutilizados.....	63
7.1.6	Barrios vulnerables e infraviviendas.....	64
7.1.7	Viviendas.....	67
7.1.8	Movilidad urbana e interurbana, accesibilidad y espacio publico	68
7.1.9	Análisis del contexto territorial.....	72
7.2	Análisis medio ambiental y condiciones climáticas	74
7.2.1	SINAP.....	75



7.2.1.1	Espacios naturales protegidos	75
7.2.1.2	Zonas verdes	78
7.2.1.3	Espacios vulnerables	79
7.2.2	Agua potable	81
7.2.2.1	Situación de la red de abastecimiento	82
7.2.2.2	Situación de la red de saneamiento	84
7.2.2.3	Aprovechamiento de aguas lluvias	85
7.2.3	Residuos	86
7.2.4	Contaminación acústica	88
7.2.5	Análisis de riesgos ambientales y condiciones climáticas	89
7.3	Análisis económico	95
7.3.1	Actividad económica y sectores productivos	95
7.3.2	Empleo y mercado de trabajo	98
7.4	Análisis demográfico	101
7.4.1	Evolución de la población	101
7.4.2	Caracterización de la población y dinámicas demográficas	102
7.4.3	Fenómeno migratorio	104
7.5	Análisis social	105
7.5.1	Cohesión social y renta disponible	105
7.5.2	Zonas de mayor conflicto social	106
7.5.3	Elevadas tasas de criminalidad	108
7.5.4	Nivel de salud para la población	110
7.5.5	Análisis educativo	110
7.5.5.1	Nivel educativo de la población	110
7.5.5.2	Absentismo escolar	114
7.6	Gobernanza	115



7.6.1	Análisis de la administración electrónica y nuevas tecnologías de información y comunicación.....	115
7.6.2	Análisis del marco competencial	116
7.6.3	Análisis de los documentos de ordenamiento existentes	117
7.6.3.1	Plan de Ordenamiento Territorial	117
7.6.3.2	Máster plan de Buenaventura 2050	119
7.7	Análisis de riesgo	122
7.7.1	Participación social.....	122
7.7.2	Obstáculos políticos	122
7.7.3	Capacidad económica	123
7.7.4	Cambios administrativos	123
7.7.5	Lineamientos con el POT	124
8	DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL ÁREA URBANA DE BUENAVENTURA.....	125
8.1	D.A.F.O del área urbana	125
8.2	Definición de los objetivos estratégicos que se pretenden lograr	131
8.2.1	Físico espacial.....	131
8.2.2	Medio ambiente	131
8.2.3	Educativo.....	132
8.2.4	Socio-económico	133
8.2.5	Demográfico	134
8.2.6	Gobernanza.....	134
8.3	Definición de los resultados esperados.....	136
9	DELIMITACIÓN DE ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....	137
9.1	Zonificación y población afectada	137
9.2	Indicadores y variables de índole social, demográfica, económica y ambiental.	138
10	MÉTODO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA.....	139



ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN
BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA (COLOMBIA)



10.1	Líneas de actuación.....	139
10.2	Plan de implementación.....	140
10.3	Cuadro de resumen de inversión.....	154
11	CONCLUSIONES.....	155
12	BIBLIOGRAFÍA.....	157
ANEXO AL TRABAJO FIN DE MÁSTER		159



ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1. Índices comparativos de embarazos precoces en el valle del cauca y Buenaventura</i>	<i>36</i>
<i>Tabla 2. Cantidad de población inmigrante y emigrantes de Buenaventura</i>	<i>36</i>
<i>Tabla 3. Número de cama por pacientes en clínicas y hospitales en Buenaventura</i>	<i>40</i>
<i>Tabla 4. Tasas de morbi-mortalidad en el distrito.....</i>	<i>41</i>
<i>Tabla 5. Índice de pobreza multidimensional de Buenaventura</i>	<i>43</i>
<i>Tabla 6. Porcentajes de sectores de la economía en Buenaventura</i>	<i>44</i>
<i>Tabla 7. Tabla de convenciones.....</i>	<i>54</i>
<i>Tabla 8. Convenciones de los barrios vulnerables con infraviviendas</i>	<i>66</i>
<i>Tabla 9. Número de viviendas en Buenaventura.....</i>	<i>67</i>
<i>Tabla 10. Zonas de amenaza por inundación dentro de la zona urbana.....</i>	<i>90</i>
<i>Tabla 11. Categoría de actividades en Buenaventura.....</i>	<i>97</i>
<i>Tabla 12. Mercado laboral en Buenaventura.....</i>	<i>98</i>
<i>Tabla 13 Población desocupada según rango de edad.</i>	<i>99</i>
<i>Tabla 14. Número de habitantes y porcentaje de incremento por año 1985-2020</i>	<i>102</i>
<i>Tabla 15. Análisis de crecimiento vegetativo en Buenaventura 2005-2016.....</i>	<i>103</i>
<i>Tabla 16. Número de instituciones educativas.....</i>	<i>111</i>
<i>Tabla 17. Tabla de cobertura bruta y neta de educación en Buenaventura</i>	<i>112</i>
<i>Tabla 18. Comparación nacional, departamental y local de la cobertura de Buenaventura</i>	<i>112</i>
<i>Tabla 19. Comparación nacional departamental y local de pruebas saber 11</i>	<i>113</i>
<i>Tabla 20. Distribución de la población en el ámbito de actuación</i>	<i>137</i>



ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1. Los tres pilares que forman el desarrollo sostenible.</i>	17
Figura 2. Organización Territorial	23
<i>Figura 3. División política. propuesta de ordenamiento urbano de Buenaventura Valle del Cauca.</i>	23
<i>Figura 4. Línea del tiempo.</i>	28
<i>Figura 5. Sectores de alta contaminación ambiental por residuos sólidos.</i>	34
<i>Figura 6. Almacén de carbón TRENACO en el casco urbano de Buenaventura.</i>	34
<i>Figura 7. Estado de algunas vías de Buenaventura.</i>	35
<i>Figura 8. Falta de zonas verdes y espacios públicos.</i>	35
<i>Figura 9. Sectores donde se evidencian embarazos precoces</i>	36
<i>Figura 10. Mapa de inundación en Buenaventura.</i>	37
<i>Figura 11. Deficiencia de abastecimiento de agua potable.</i>	38
<i>Figura 12. Sectores afectados por el conflicto armado en Buenaventura.</i>	38
<i>Figura 13. Barrios de baja mar.</i>	39
<i>Figura 14. Clínica santa Sofía de Buenaventura y hospital distrital de Buenaventura.</i>	40
<i>Figura 15. Equipamientos educativos de baja calidad.</i>	41
<i>Figura 16. Niños fuera de escuelas.</i>	42
<i>Figura 17. Estado de los barrios de baja mar en Buenaventura.</i>	43
<i>Figura 18. Puntos de ventas ambulantes y locales.</i>	44
<i>Figura 19. Pescadores del barrio San Francisco</i>	45
<i>Figura 20. Vista del Casco Urbano de Buenaventura Valle del Cauca Colombia.</i>	49
<i>Figura 21. Asentamientos en la isla cascajal.</i>	50
<i>Figura 22. Primeros asentamientos de la zona continental de Buenaventura.</i>	51
<i>Figura 23. Puente del piñal y vía férrea de Buenaventura.</i>	51
<i>Figura 24. Muelle del puerto de Buenaventura.</i>	52
<i>Figura 25. Estructura urbana y periurbana de Buenaventura.</i>	53
<i>Figura 26. Áreas propuestas por el Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura</i>	54
<i>Figura 27. Desembarcadero de Buenaventura.</i>	56
<i>Figura 28. Carretera al puerto de Buenaventura.</i>	57
<i>Figura 29. Muelle de Buenaventura.</i>	58
<i>Figura 30. Calle del comercio en Buenaventura.</i>	59
<i>Figura 31. Hotel Estación de Buenaventura.</i>	60
<i>Figura 32. Mapa de zonas de rellenos en Buenaventura.</i>	61
<i>Figura 33. Calle Puente Nayeros Buenaventura.</i>	62
<i>Figura 34. Espacios en la calle Puente Nayeros Buenaventura.</i>	62
<i>Figura 35. Áreas propuestas por el Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura.</i>	64
<i>Figura 36. Barrios vulnerables de Buenaventura.</i>	65
<i>Figura 37. Barrios vulnerables con infraviviendas.</i>	66



ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA (COLOMBIA)



Figura 38. Módulos de viviendas.	67
Figura 39. Porcentaje de hogares con actividad económica en Buenaventura.	68
Figura 40. Estructura vial de Buenaventura.	68
Figura 41. Avenida Simón Bolívar.	69
Figura 42. Moto taxis.	70
Figura 43. Vía nueva doble calzada, Cali-Buenaventura.	71
Figura 44. Plano de propuesta de red de transporte en Buenaventura.	72
Figura 45. Pu04 del plan de ordenamiento territorial, usos del suelo en Buenaventura.	73
Figura 46. Pu 05 zonas de actividades económicas en Buenaventura.	74
Figura 47. Parques Nacionales Naturales de Buenaventura.	76
Figura 48. Esteros que se encuentran en casco urbano de Buenaventura.	77
Figura 49. Zonas marcadas como AERPA en Buenaventura.	77
Figura 50. Zonas verdes del casco urbano de Buenaventura.	78
Figura 51. Propuesta de corredores verdes en el master plan Buenaventura 2050.	78
Figura 52. Zonas vulnerables de Buenaventura.	79
Figura 53. Predios afectados por riesgo de inundación.	80
Figura 54. Porcentaje de Predios afectados por movimientos sísmicos 24,7%	81
Figura 55. Viviendas afectadas por inundación.	81
Figura 56. Suministro de agua en Buenaventura.	82
Figura 57. Planta de tratamiento de agua en Buenaventura.	83
Figura 58. Red de acueducto de Buenaventura.	84
Figura 59. Mantenimiento e instalación de red sanitaria barrio Alfonso López Michelsen.	85
Figura 60. Sistema de recolección de agua lluvia.	86
Figura 61. Basurero de Buenaventura en Córdoba.	88
Figura 62. Principales sectores generadores de ruido en Buenaventura.	88
Figura 63. Esteros que se encuentran en casco urbano de Buenaventura.	91
Figura 64. Delimitación de zonificación con riesgo alto de inundación.	91
Figura 65. Zonas de avenidas torrenciales en la expansión urbana de Buenaventura.	92
Figura 66. Zonificación de amenaza sísmica en Buenaventura.	93
Figura 67. Suelos rellenos y terrenos ganados al mar en Buenaventura.	93
Figura 68. Mapa de inundación Bahía Málaga y Buenaventura.	94
Figura 69. Inundación por tsunami en la isla Cascajal Buenaventura.	94
Figura 70. Principales sectores económicos de Buenaventura.	96
Figura 71. Porcentajes de las categorías de actividades en Buenaventura. Fuente: DANE	97
Figura 72. Categorías de actividades terciarias a nivel departamental.	97
Figura 73. Pesca artesanal en Buenaventura.	100
Figura 74. División de área y porcentajes de habitantes en Buenaventura.	101
Figura 75. Pirámide poblacional de Buenaventura 2005 – 2017 – 2020.	103



<i>Figura 76. Proporción de la población por ciclo vital de Buenaventura 2005-2017-2020</i>	103
<i>Figura 77. Distribución de personas víctimas de desplazamiento por edad quinquenal y sexo año 2015</i>	105
<i>Figura 78. Zonas vulnerables.</i>	106
<i>Figura 79. Mapa de conflicto social por grupos ilegales.</i>	108
<i>Figura 80. Porcentaje y cifras de víctimas en Buenaventura entre 2013 & 2015</i>	109
<i>Figura 81. Tasa de homicidios por cada 100.000 habitantes en Buenaventura 2017.</i>	109
<i>Figura 82. Índice de deserción anual en Buenaventura.</i>	115
<i>Figura 83. Delimitación del ámbito de actuación.</i>	137
<i>Figura 84. Mapa del contexto territorial de Buenaventura</i>	164
<i>Figura 85. Zonas donde se presentan viviendas con familias numerosas</i>	164
<i>Figura 86. Zonas con mayor afectación por desechos de residuos sólidos</i>	165
<i>Figura 87. Zonas de mayor índice de conflicto armado en Buenaventura</i>	165
<i>Figura 88. Zonas húmedas del casco urbano de Buenaventura</i>	166
<i>Figura 89. Zonas de actividad económica primaria.</i>	166
<i>Figura 90. Tejido diverso para el buen vivir ciudad ecológica, buen vivero y distrito</i>	173
<i>Figura 91. Malla urbana que integra el tejido</i>	174
<i>Figura 92. Estrategia de desarrollo económico propuesta para Buenaventura</i>	174



RESUMEN

En el desarrollo de este trabajo se analizará por medio de documentación la situación actual de la parte urbana de Buenaventura, en el cual se describen todas las problemáticas que se presentan en los diferentes ámbitos que la conforman: ambiental, social, económico y demográfico; con la finalidad de poder observar cuales son las causas que han llevado al estancamiento del desarrollo urbano de Buenaventura en los ámbitos anteriormente nombrados.

Si bien Buenaventura en la actualidad es nombrado como Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico, llamado por su ubicación geográfica pero sobre todo por la importancia que tiene como puerto principal de Colombia, este distrito no presenta el desarrollo urbano que debería tener lo que hoy llamamos una ciudad-puerto, y esto se observa porque realmente el desarrollo solo va a la industria portuaria y no a la parte urbana del distrito, donde incluso aún se carece de servicios básicos como son el agua potable en las viviendas las 24 horas los 7 días a la semana y algunas otras problemáticas más graves como la posibilidad de inundación en sectores urbanos habitados por familias.

En el proceso de este trabajo evaluaremos todas estas situaciones con la finalidad de poder plasmar un diagnostico que nos ayude a implementar una propuesta de desarrollo urbano sostenible en el distrito de Buenaventura.

PALABRAS CLAVES

Buenaventura, Desarrollo urbano, Ciudad vulnerable, puerto principal de Colombia, ciudad-puerto, segregación urbana, Territorio



ABSTRACT

In the development of this work, the current situation of the urban part of Buenaventura will be analyzed through documentation, in which we will describe all the problems that arise in the different areas that make up it: environmental, social, economic and demographic; in order to be able to observe what are the causes that have led to the stagnation of the urban development of Buenaventura in the areas previously named.

Although Buenaventura is currently named as Special District, Industrial, Port, Biodiverse and Ecotourism, called for its geographical location but above all because of its importance as the main port of Colombia.

this district does not present the urban development that should have what we now call a city-port and this is observed because really development only goes to the port industry and not to the urban part of the district, where it still lacks basic services such as; drinking water, which is insufficient, housing does not have such a service 24 hours a day nor 7 days a week and some other more serious problems such as the possibility of flooding in urban sectors inhabited by families.

In the process of this work we will evaluate all these situations in order to be able to translate a diagnosis that will help us implement a proposal for sustainable urban development in the district of Buenaventura.

KEYWORDS

Buenaventura, Urban development, ambits of work, main por of Colombia, port city, urban segregation, Territory



RESUM

En el desenvolupament d'aquest treball s'analitzarà per mitjà de documentació la situació actual de la part urbana de Buenaventura, en el qual es descriuen totes les problemàtiques que es presenten en els diferents àmbits que la conformen: ambiental, social, econòmic i demogràfic; amb la finalitat de poder observar quals són les causes que han portat a l'estancament del desenvolupament urbà de Buenaventura en els àmbits anteriorment nomenats.

Si bé Buenaventura en l'actualitat és nomenat com a Districte Especial, Industrial, Portuari, *Biodiverso i Ecoturístic, anomenat per la seua ubicació geogràfica però sobretot per la importància que té com a port principal de Colòmbia, aquest districte no presenta el desenvolupament urbà que hauria de tindre el que hui diem una ciutat-port, i això s'observa perquè realment el desenvolupament només va a la indústria portuària i no a la part urbana del districte, on fins i tot encara es manca de serveis bàsics com són l'aigua potable en els habitatges les 24 hores els 7 dies a la setmana i algunes altres problemàtiques més greus com la possibilitat d'inundació en sectors urbans habitats per famílies.

En el procés d'aquest treball avaluarem totes aquestes situacions amb la finalitat de poder plasmar un diagnòstic que ens ajude a implementar una proposta de desenvolupament urbà sostenible en el districte de Buenaventura.

PARAULES CLAU

Desenvolupament urbà, Ciutat vulnerable, port principal de Colòmbia, ciutat-port, segregació urbana, territori.

1 INTRODUCCIÓN

Las estrategias de desarrollo urbano sostenible son un instrumento que se encuentran alineados con los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible) los cuales forman parte de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada por la Asamblea General de la ONU (Organización de las Naciones Unidas) el 25 de septiembre de 2015. La Agenda 2030 es un plan de acción elaborado por los líderes de todo el mundo, con el fin de poder ayudar a que nuestro planeta sea un mejor lugar el cual habitar para nosotros y para nuestras futuras generaciones. Este plan está compuesto por 17 objetivos y 169 metas por cumplir conteniendo como objetivo principal el erradicar la pobreza mundial en todos los ámbitos con un plazo de cumplimiento hasta el 2030 por esta razón se denominó la agenda 2030, con la finalidad de evaluar en esta fecha el cumplimiento de estos objetivos en los diferentes países que están participando en esta Agenda para el Desarrollo Sostenible.

Para la elaboración del desarrollo sostenible se debe tener presente los tres pilares importantes que evalúan y componen dicho desarrollo, los cuales son: ecológico o ambiental, social y económico; donde la relación entre cada uno de estos tiene un resultado favorable para la sociedad:

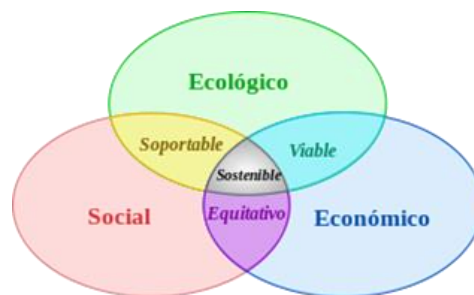
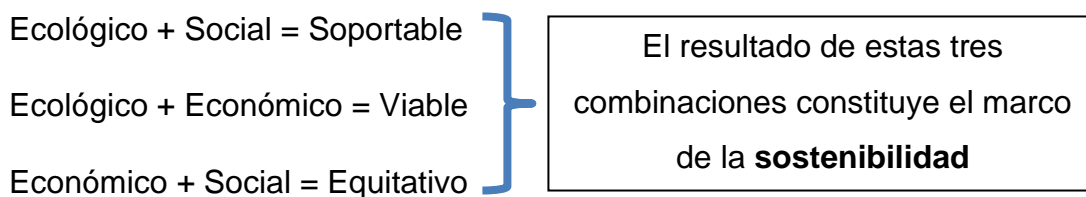


Figura 1. Los tres pilares que forman el desarrollo sostenible.

Fuente: (Dréo, 2008)





En el desarrollo de este trabajo hablaremos del Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico de Buenaventura, el cual se encuentra ubicado en el departamento del Valle del Cauca en el océano pacífico al Sur Oeste de Colombia.

En Colombia el equipo técnico o comisión interinstitucional, llamada DPN (Departamento Nacional de Planeación), la cual es la encargada de liderar y coordinar las estrategias necesarias para la implementación a nivel nacional, recordando que estos 17 objetivos integran los ámbitos anteriormente nombrados **social, económico y ambiental**.

En Buenaventura, ámbito concreto de nuestra Estrategia, se vienen realizando mejoramientos en el plan de ordenamiento territorial (POT), Plan Maestro y propuestas de estrategias de desarrollo los cuales se condicionan al Plan de Desarrollo departamental del Valle del Cauca, el cual está construido por una estructura de pilar ligado al DNP.

Según datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en la actualidad Buenaventura es una de las ciudades más pobres del país a pesar de presentar un contraste por ser una de las ciudades más importantes del país por el aporte económico que esta le provee, en el desarrollo de los planes que en la actualidad se están llevando a cabo se busca poder cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) nombrados por la agenda 2030 o ODS.

Como ciudad infra desarrollada se necesita trabajar en el fortalecimiento de todos estos objetivos para poder cumplir con el que quizás es el que más necesita esta ciudad y es el objetivo 11 **construir ciudades inclusivas, seguras y sostenibles, y asentamientos humanos**. No obstante en la actualidad Buenaventura carece del fortalecimiento de los diferentes ámbitos que componen el desarrollo sostenible recordando estos tres pilares **social, económico y ambiental** ya que aunque es una ciudad que contiene el principal puerto del país aún presenta un alto índice de pobreza y hambre por falta de empleo para la población, se necesita mejoras en la salud y educación que permitan presentar igualdades en el uso de estos servicios sin desmeritar el nivel social al que pertenezca cada persona, falta de inversión social y económica fortaleciendo o creando industrias que ayuden a



generar la innovación, aumentar el empleo y disminuir los índices de pobreza de la ciudad, se necesita también del mantenimiento de los servicios básicos que sean completamente asequibles para toda la población, y entre estas muchas otras problemáticas y necesidades que se presentan en la ciudad y que necesitan ser mitigadas para poder tener la ciudad sostenible que se quiere conseguir.

Por esta razón se quiere implementar una estrategia que vaya ligada a los diferentes planes de desarrollo identificando las diferentes problemáticas, riesgos y vulnerabilidades realizando un diagnóstico que nos permita conocer las causas y posibles soluciones que nos ayuden a desarrollar una buena Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible para Buenaventura, ya que aunque se presentan tantas dificultades en ella también se presentan muchas oportunidades y ventajas debido a la estupenda ubicación geográfica que presenta permitiéndole el contenido de ser una ciudad biodiversa y ecoturística además de tener el puerto principal del país.



2 OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

- Evaluar el estado de la ciudad desde los diferentes aspectos Social, Ambiental y Económico. Con la finalidad de observar si se encuentra aplicando los ODS desde los diferentes ámbitos; en lo social evaluar el estado de los servicios de salud, educación, la convivencia social y si se presenta inclusión o exclusión en lo que respecta a la participación ciudadana en pro del desarrollo de la ciudad; en lo ambiental evaluar el estado de los diferentes espacios protegidos y zonas verdes, si se cumple con la normativas de protección y preservación de las mismas; y en lo económico evaluar cuál es el sector económico más fuerte en la ciudad y la posibilidad de fortalecer algún otro sector económico mejorando el empleo.

2.2 Objetivos específicos

- Identificar cuáles son los motivos por los cuales nos encontramos ante una situación de Ciudad-Puerto, donde depende más la ciudad del puerto que el puerto de la ciudad y el por qué el desarrollo junto con los avances tecnológicos solo se presenta en el puerto.
- Reconocer e identificar e identificar las causas que inciden en los desequilibrios urbanos en el distrito.
- Analizar la historia y como se conformó el desarrollo urbano en Buenaventura.
- Proponer posibles lineamientos que puedan ayudar a mejorar el desarrollo urbano sostenible en Buenaventura.



3 ALCANCE

El alcance de este trabajo es producir un documento con fines académicos en el que se implementará una estrategia de desarrollo urbano sostenible de Buenaventura Valle del Cauca (Colombia), donde se evaluar los ámbitos Social, Ambiental y Económico; identificando las fortalezas, amenazas, ventajas y desventajas que tiene el área urbana de trabajo, se elaborarán mapas para identificar zonas con diferente problemática y en su caso poder implementar estrategias que puedan ayudar a mejorar las debilidades, mantener las ventajas y aprovechar las oportunidades que tiene Buenaventura.

4 UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ÁMBITO DE TRABAJO

4.1 Organización territorial de Colombia

La organización territorial está conformada de la siguiente manera:

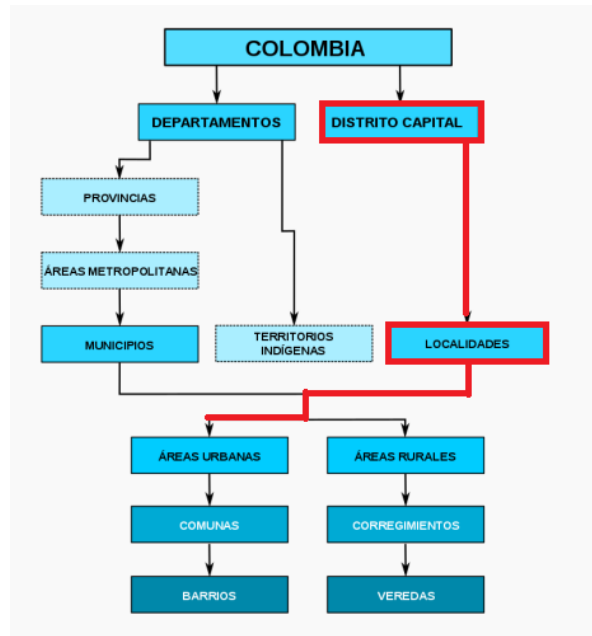


Figura 2. Organización Territorial

Conformado por 2 localidades, 12 comunas y 106 barrios en la parte urbana y en la zona rural conformada por 19 corregimientos cada uno con sus ríos y veredas.

4.2 División política de Buenaventura

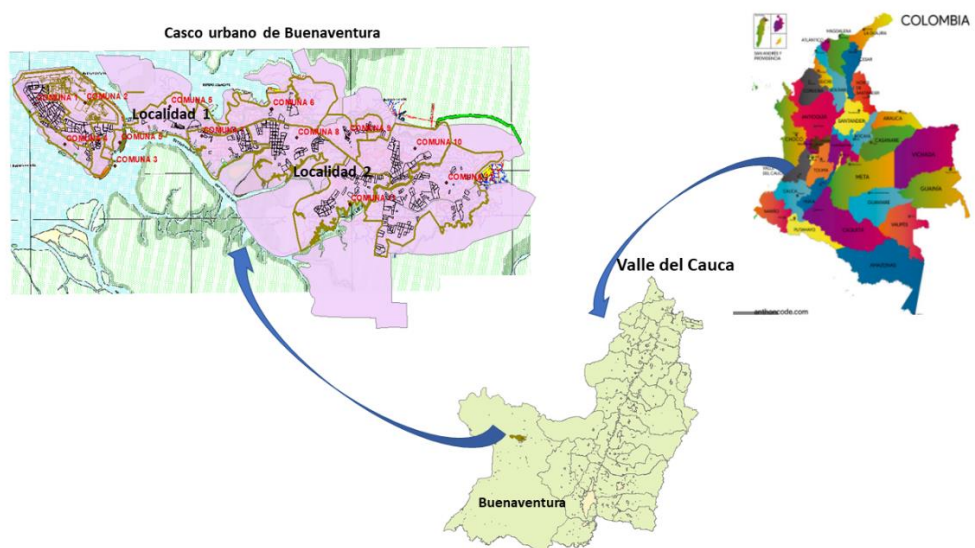


Figura 3. División política. propuesta de ordenamiento urbano de Buenaventura Valle del Cauca.

Fuente: elaboración propia



Buenaventura se encuentra ubicado en el departamento del valle del Cauca y es el más extenso del territorio, con un área de 6.297 km² lo que equivale casi al 30% del departamento del valle del Cauca.

Este territorio limita al norte con el departamento del Chocó, hacia el sur limita con el Cauca, al oriente con los municipios de Calima, Dagua, Cali y Jamundi y por el oriente con el Océano Pacífico.

En la división político-administrativa de Buenaventura encontramos que está conformada por 2 localidades, la localidad número 1 cuenta con 7 comunas desde la comuna 1 a la comuna número 7 y la localidad número 2 que cuenta con algunos barrios de la comuna número 7 y las comunas de la 8 a la 12.

Según la información del DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas), este distrito especial cuenta con un número de población total de 415.770 habitantes, de los cuales el 91% habitan en la zona urbana y solo el 9% habitan en la zona más amplia del territorio rural.



5 ANTECEDENTES

5.1 Historia de Buenaventura

Cabe destacar que Buenaventura en sus principios no fue observado como un núcleo poblacional.

Como menciona (Pérez, 2007),

“Desde sus inicios los dirigentes de este territorio Juan de Ladrilleros y Pascual de Andagoya declararon este sitio un lugar de paso hacia el interior del país, debido a su situación geográfica desde donde llegaban los barcos que provenían y debían pasar hacia la ciudad de Cali”.

además como menciona (Gartner, 2005) en Buenaventura había que construir primero el suelo y luego la edificación; esto debido que había que realizar rellenos para poder ganar territorio al mar y así poder construir viviendas palafíticas. No obstante la ciudad de Cali luego se dio cuenta del gran potencial e importancia que tenía este territorio para el departamento del Valle del Cauca ayudando a su economía ya que por medio de este se desplazaba la mayor parte de la mercancía que entraba y salía del país.

Pese a todas estas problemáticas y las diferentes catástrofes que sucedieron en el proceso de crear un núcleo urbano, catástrofes como los incendios del siglo XX y el terremoto de 1906 que destruyó gran parte de las construcciones realizadas para esa fecha, la población Bonaverense insistía en convertir este territorio en una zona urbano habitable, aplicando resiliencia y ayudando a construir todo lo que fue perjudicado en aquella época, lo que también ayudó al aumento de la actividad comercial donde en 1925 pasa por Buenaventura cerca de la quinta parte del comercio exterior y el 15% de la exportación del café.

Pero no fue hasta el 14 de julio de 1540 cuando esta ciudad llamada Buenaventura fue fundada por el invasor Pascual de Andagoya, su teniente Juan de ladrilleros que venía en avanzada de exploración descubrió una ensenada y fundó en ella una población que bautizó con el nombre de Puerto de la Cruz Oviedo.

Para las fechas del año de 1582 se presentaron diferentes situaciones en este territorio como fue la existencia del primer puerto o puerto primitivo el cual no



estaba instalado en la isla Cascajal si no en el río Dagua, que presentaba inconvenientes para los barcos que provenían de Panamá debido a falta de calados para estos barcos de proa metálica y por esa razón solo llegaban a la desembocadura de la Bahía, lo que llevó a tomar la decisión de que este puerto fuera instalado en la zona insular del casco urbano de Buenaventura, también en esta fecha se da inicio a la búsqueda de un camino o carretera que permitiera llevar las mercancías de Quito y Guayaquil hasta Buenaventura.

En 1827 por decreto 389 del 26 de julio se declara a Buenaventura puerto franco y libre para poder realizar exportación e importación en el Pacífico y se les concedió el derecho de propiedad de las tierras a las personas para que edificaran y en 1838 por medio de otros decretos se les dejó únicamente el carácter de puerto.

Luego en 1872 nace Buenaventura como distrito municipal a la vez que se inicia el proceso de construcción del ferrocarril y con este el primer puente que une a la isla con la zona continental, llamado puente del Piñal.

Para inicios del siglo XX Buenaventura empezó a presentar grandes avances urbanísticos que ayudaron a identificarla como una ciudad importante como son:

En 1912 en el gobierno del Dr Carlos Restrepo realizó un contrato con la casa de Pearson Ands Sons de Londres para realizar los planos de la ciudad moderna de Buenaventura, estos planos fueron la base para el desarrollo de las primeras obras portuarias.

En 1913 y tras haber realizado grandes avances en la construcción de kilómetros de carrilera y puentes que permitirían llegar de Buenaventura a Cali, mediante la ley 129 el ferrocarril del Cauca paso oficialmente a denominarse ferrocarriles del Pacífico.

Entre 1922-1926 se concluyó el malecón contratado con la Rymond, se dio impulso a la construcción del hotel Estación y se introdujeron mejoras en el puerto, para esta fecha también se dio la creación de la sociedad para la construcción de la carretera central.

Entre 1927 y 1930 fue oficializado el puente del Piñal que une la isla Cascajal con el continente, vía de vital importancia para el tráfico de la carga.



En 1991 el gobierno nacional sustenta su política económica en la internacionalización, modernización, modificación estructural con base en reformas fiscal, financiera, de inversión extranjera, de comercio exterior y expide la ley 01 de enero de 1991 para por medio del nuevo estatuto de puertos marítimos se faculta a las entidades públicas y privadas para crear sociedades portuarias que se encargarán del manejo de todos los puertos. Con esta directriz desapareció la empresa puertos de Colombia.

En 1992 mediante la expedición de la resolución 113 del 5 de noviembre de 1992 por la Superintendencia General de Puertos, se definió los términos para otorgar concesiones portuarias a las sociedades portuarias regionales y al mismo tiempo se invitaba a participar en la constitución de estas sociedades.

Ya el 21 de Diciembre de 1993 se constituyó la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, que era una entidad con carácter mixto y contaba con 209 accionistas de los cuales el 70% es privado y solo el 30% son de la Nación, del Departamento del Valle del Cauca y del Municipio de Buenaventura.

En el 2000 por medio del decreto 049 del 2000 se oficializó a Buenaventura como zona económica especial de exportaciones. El puerto de Buenaventura movilizó el 40% de los contenedores embarcados y desembarcados en Colombia.

En el 2007 se radica en el senado de la República el proyecto de Acto Legislativo por medio del cual la ciudad de Buenaventura se organiza como “Distrito Especial Industrial, Portuario y Biodiverso”.

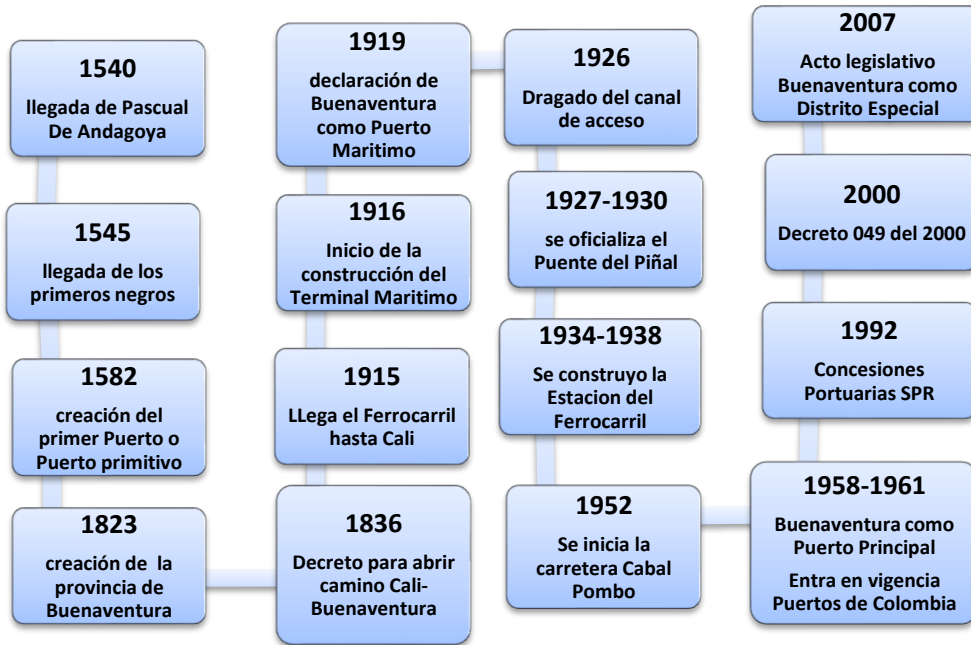


Figura 4. Línea del tiempo.

Fuente: Elaboración propia con información de (Buenaventura, 2008)

5.2 Ciudad-Puerto

La mejor de las relaciones Puerto-Ciudad debe basarse en la integración urbanística de las zonas portuarias con nuevos usos, a la vez que se estimula el desarrollo portuario con el menor impacto posible en el entorno y la salud.

Se dice que siempre ha existido una relación Puerto-Ciudad siendo ambos conectados de forma social, cultural y económica, teniendo así la unión de desarrollos urbanos que participan con el desarrollo portuario y viceversa.

Es a partir de la revolución industrial cuando esta relación Puerto-Ciudad inicia a ser interrumpida, ya las calles no rematan en el puerto debido a que este tiene una separación física funcionalmente como son la implementación de vallados y verjas, de esa manera el puerto ya pierde su relación económica y social con la población (ciudad).

Pero en la actualidad se quiere recuperar ese vínculo de la relación Puerto-Ciudad para que las ciudades continúen avanzando su desarrollo a la par con los puertos, es aquí donde las ciudades como Rotterdam, Barcelona, Singapur entre otras los puertos de estas ciudades son el elemento central tanto social como económico y cultural, también existen otros ejemplos donde el puerto contribuye con el desarrollo urbanístico de las ciudades donando así espacios portuarios de usos



obsoletos para que sean transformados como espacios de ocio para la población, de esta manera incluir el puerto con la ciudad y la ciudad con el puerto rompiendo las barreras permitiendo que ambos sean permeables.

- **La importancia del puerto de Buenaventura.**

La consolidación del Puerto de Buenaventura siempre ha sido importante para el país, desde un principio para los colonizadores quienes por allí movilizaban sus tropas, como también para el principio de la globalización del siglo XIX donde la mayor parte del comercio del país entra por este puerto.

También por este mismo puerto se realizaba la importación e ingresa la industria al país como fue la maquinaria para el ingenio de Manuelita, construcción de vías férreas entre otras cosas.

Así de esta manera este puerto entra en la dinámica de puerto internacional durante el apogeo del café entre (1945 y 1950) cuando comienza su dinamismo acelerado.

Una vez ya teniendo el carácter y la importancia a nivel nacional como una Ciudad-Puerto se realizaron algunos planes urbanísticos que ayudarían a mejorar el desarrollo urbano de la ciudad, en ese proceso existieron algunas firmas extranjeras que realizaron aportes de planes urbanísticos en busca de Buenaventura como la ciudad deseada, entre estos planes tenemos los que fueron identificados por Aprile Gniset (2002):

- Plan Director de Urbanismo 1881
- Master Plan 1914
- Plan Director de Urbanismo 1928-1930

De estos intentos solo fue aprobado el avance del puerto lo demás siguió su curso de crecimiento espontáneo.

En la administración portuaria, la falta de capacidad y manejo de lo que fue en principio el puerto como empresa estatal llevó a que pasara a ser líquida y controlada por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura dejando así a más de 2.500 personas sin empleo, esto llevó a aumentar el desorden urbano ya que muchas partes de la población eran personas que se desplazaban a Buenaventura en busca de empleos, personas las cuales luego se dedicaron al



ocio y a trabajar en lo que les resultaba cada día o lo que llamaban el día a día debido a que el puerto por sus siguientes avances requería de mano de obra especializada con la cual esta población no contaba, haciendo uso así de personas exógenas y faltos de pertenencia, quienes solo estaban allí realizaban sus trabajos y volvían a su ciudad o país de origen.

La economía en relación Puerto-Ciudad de Buenaventura hace que el departamento del Valle del Cauca haga parte del denominado triángulo de oro al que se le llama así porque Cundinamarca, Antioquia y el Valle del Cauca son los tres departamentos más importantes del país, pues Buenaventura exportando e importando la mayor parte de la mercancía del país aporta hasta en un 70% del PIB nacional (Producto Interno Bruto).

- **Las propuestas de modelo territorial y el puerto**

En el libro Buenaventura ciudad puerto o puerto sin ciudad se observa que en el modelo territorial de Buenaventura está planteada la organización del terreno tratando de darle orden y separación a la zona urbana de la zona portuaria, debido a que la interferencia de ambos no permite el desarrollo idóneo de ninguna de las dos zonas, pero se debe tener en cuenta que lo que son territorios ganados al mar forman parte de lo que hoy le pertenece a las Comunidades Afro (Vargas, 2015).

Se trata de manera forzada planteando la construcción de otros puertos o continuidad del ya existente, el desplazamiento de la población hacia la zona continental, y a su vez la zona centro de la ciudad, pero esto genera una gran problemática y es la gran dificultad de movimiento hacia la isla para quienes viven y se sustentan de las actividades en el mar.

Con todo esto podemos decir que en Buenaventura el título de Ciudad-Puerto es completamente inexistente pues no existe nada que vincule a la ciudad y sus habitantes con el puerto, por el contrario, en la actualidad la infraestructura portuaria se encuentra dándole la espalda a la ciudad.

Hace falta que los espacios no utilizados por parte del puerto pasen a ser y cumplir como espacios de transición Puerto-Ciudad creando espacios de ocio donde los habitantes se integren de manera indirecta al puerto.



5.3 Buenaventura como distrito especial

El acto legislativo por el cual se reglamentó al municipio de Buenaventura como distrito especial fue en julio de 2007, pero no fue sino hasta seis años más tarde cuando se inició el proceso de implementación de esta ley.

Distrito especial, industrial, portuario biodiverso y ecoturístico es el nombre que recibe Buenaventura mediante la ley 1617 de distritos especiales, sancionada para Buenaventura el 5 de febrero de 2013 por el entonces presidente Juan Manuel Santos.

Esta ley trae una serie de beneficios a Buenaventura los cuales aún no son aprovechados como distrito, entre estos tenemos la oportunidad de realizar más inversiones, ser más autónoma y podrá acceder de forma directa a recursos de la nación y del Sistema General de Regalías.

Heriberto Sanabria, quien lideró el proyecto para convertir a Buenaventura en Distrito Especial dice *“El municipio sube de estrato de la estructura de los entes territoriales y queda a la par de los departamentos, entra en un club muy pequeño de cinco poblaciones que hoy son distrito en el país”*. El municipio contará con mayores recursos para inversión por que la nación le entregó el predio de la antigua zona franca, que era propiedad del Estado y que le producía aproximadamente unos \$ 70.000 millones al año. Ahora la alcaldía manejará estos ingresos, de igual forma los recursos de la sobre tasa ambiental, también tendrá un presupuesto destinado por regalías para ciencia y tecnologías. Todos estos beneficios y más tiene el hecho de ser Distrito Especial.

Pero en la actualidad Buenaventura no se encuentra preparada aun para ser distrito especial, son muchos los beneficios que presenta el municipio, pero aun así no son aprovechados debido a las administraciones que han dirigido a Buenaventura durante este proceso.

También en busca de aprovechar estos beneficios que se le otorgan al distrito, se están realizando planes de desarrollo que le puedan ayudar a Buenaventura a mejorar su desarrollo urbanístico, visionando como debería estar Buenaventura en 20 o 30 años más adelante



ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA (COLOMBIA)



Esta normativa hace una nueva división administrativa del distrito especial, donde Buenaventura en la parte urbana se divide en dos localidades cada una con un alcalde menor respectivamente y un alcalde mayor, también se cuenta con las juntas administradoras con un papel más directo en la vida local.



6 IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS Y RETOS

En el presente ítem desarrollaremos la identificación de los diferentes problemas que se presentan en el área urbana de Buenaventura desde los diferentes ámbitos de estudio, ambiental territorial, social, climático, económico y demográfico.

Para el análisis de estos ámbitos se ha tomado en consideración otros documentos de estudio y análisis que llevan ámbitos relacionados con los anteriormente nombrados, documentos como entre los que cabe nombrar el Plan Maestro de Buenaventura 2050.

La identificación de estos problemas nos ayudará a definir los objetivos a lograr y las posibles actuaciones necesarias a trazar, o los puntos específicos a solucionar los cuales también irán relacionados con el análisis integral de Buenaventura implementado en esta estrategia de desarrollo urbano.

6.1 Problemas

6.1.1 Problemas ambientales

P1. Contaminación por residuos sólidos y desechos.

El inadecuado manejo de los residuos sólidos y desechos e incluso de aguas residuales se suman al conjunto de situaciones ambientales críticas en el territorio, dado que todos estos materiales expuestos al ambiente de manera inapropiada y sin parámetros técnicos claros constituyen una fuente más de contaminación y deterioro ambiental en el distrito.



Figura 5. Sectores de alta contaminación ambiental por residuos sólidos.

Fuente: elaboración propia

P2. Contaminación por almacén de carbón

En el casco urbano de Buenaventura específicamente en la comuna 5 existe un almacén de carbón, el cual por su uso inadecuado, está generando problemáticas de contaminación que afecta a los habitantes de los sectores aledaños generando problemas como: sedimentos de carbón en las llantas de los vehículos que salen del almacén, emisión exagerada de polvillo o partículas de carbón afectando la respiración de los vecinos, contaminación del mar por medio de aguas residuales y restos de carbón del almacén.

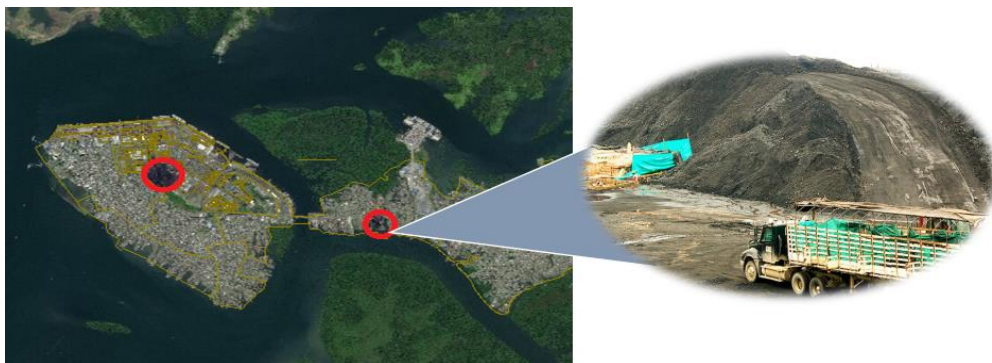


Figura 6. Almacén de carbón TRENACO en el casco urbano de Buenaventura.

Fuente: elaboración propia

P3. Falta de una infraestructura viaria adecuada.

En Buenaventura hace falta la implementación de movilidad sostenible que produzca menos emisiones de CO₂ y el exceso de uso de combustible, además que faltan vías que permitan la comunicación a los diferentes sectores del distrito.

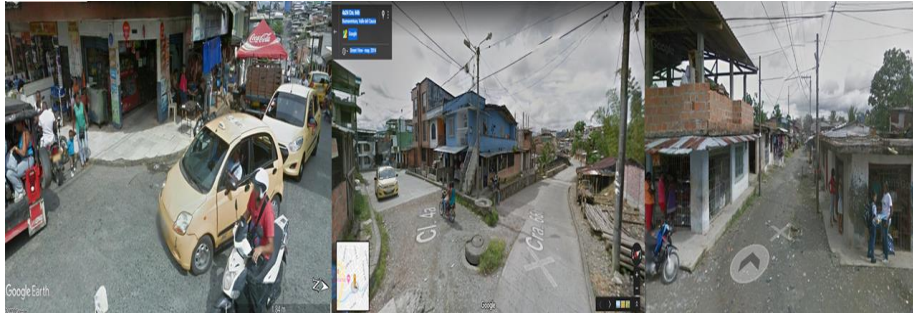


Figura 7. Estado de algunas vías de Buenaventura.

Fuente: Google maps

P4. Falta de zonas verdes en el casco urbano de Buenaventura

En Buenaventura se presentan muchos espacios verdes por la gran vegetación que existe al ser un territorio tropical, pero no existe zonas verdes o espacios públicos para el disfrute de la población. Solo se presenta como zona verde la franja que divide los dos carriles de la Avenida Simón Bolívar.



Figura 8. Falta de zonas verdes y espacios públicos.

Fuente: elaboración propia.

6.1.2 Problemas demográficos

P5. Alto índice de embarazo precoz

Cómo se puede evidenciar en la tabla N.º 1, según datos de la secretaría Distrital de salud, en Buenaventura se presentan altos índices de embarazos a temprana

edad comparados con los índices del departamento del Valle, entre los 10 y 14 años de edad,



Figura 9. Sectores donde se evidencian embarazos precoces

Fuente: elaboración propia con datos de (Salud, 2017)

Tabla 1. Índices comparativos de embarazos precoces en el valle del cauca y Buenaventura

INDICES DEMOSTRATIVOS											
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
valle del cauca	2,98	2,85	2,81	2,71	2,35	2,52	2,11	1,87	1,92	1,53	1,99
Buenaventura	3,69	4,6	5,76	4,08	4,14	5,28	4,85	3,68	5,57	4,15	3,85

Fuente: (Salud, 2017)

P6. Alto índice de emigración

Según datos del DANE en el sistema estadístico, la mayor parte de la población nativa de la zona urbana de Buenaventura busca la manera para emigrar a algún país extranjero o como mínimo cambiar de ciudad, en busca de mayores oportunidades de empleo y estudios, para una mejor calidad de vida, en la tabla N.º 2 se puede observar la cantidad de población migrante que ha tenido Buenaventura en 5 años.

Tabla 2. Cantidad de población inmigrante y emigrantes de Buenaventura

INDICES DEMOSTRATIVOS					
Migración de 5 años			Migración de 12 meses		
inmigrantes a B/tura	Emigrantes de B/tura	SNM	inmigrantes a B/tura	Emigrantes de B/tura	SNM
2.102	8.773	-6.671	854	1.956	-1.102

Fuente: (Salud, 2017)

6.1.3 Problemas climáticos

P7. Alto índice de precipitación anual y proliferación de insectos

El distrito urbano de Buenaventura presenta un promedio de precipitación anual de 7.400mm y la mayor precipitación es de 12.647mm, la precipitación en el municipio de Buenaventura muestra un régimen monomodal con tendencia a la bimodalidad, presentando sus valores altos entre septiembre y octubre y sus valores bajos en febrero y marzo, todo esto sumado a la ubicación geográfica en el trópico húmedo ayudan a la proliferación de insectos y enfermedades.

P8. Aumento del nivel del mar por cambio climático

A razón del cambio climático da como resultado el aumento de la temperatura en la superficie del mar y aumento del nivel del mar, con proyecciones de hasta 68cm lo que afecta a muchos sectores del casco urbano de Buenaventura por posibles inundaciones.



Figura 10. Mapa de inundación en Buenaventura.

Fuente: (Findeter, 2014)

P9. Deficiencia de suministro de agua potable

A raíz de la problemática de inundación y por el mal estado de red de abastecimiento hidráulica, se presenta el mal suministro de agua potable para la comunidad, teniendo que ser abastecidos por vehículos con carga de agua o en algunos casos con la recolección de aguas de lluvias.



Figura 11. Deficiencia de abastecimiento de agua potable.

Fuente: Elaboración propia

6.1.4 Problemas sociales

P10. Violencia por los grupos al margen de la ley

Presencia de bandas criminales y grupos armados ilegales, estos grupos tienen mayor incidencia en la zona urbana de Buenaventura específicamente en ciertos barrios y comunas enteras, según datos del Centro nacional de memoria histórica (2015).

Entre 1995 y 2013 se cometieron al menos veintiséis masacres, que dejaron más de doscientas víctimas mortales. Datos del Registro Único de Víctimas (RUV) indica que el 45,5% de la población Bonaverense es víctima del conflicto armado.

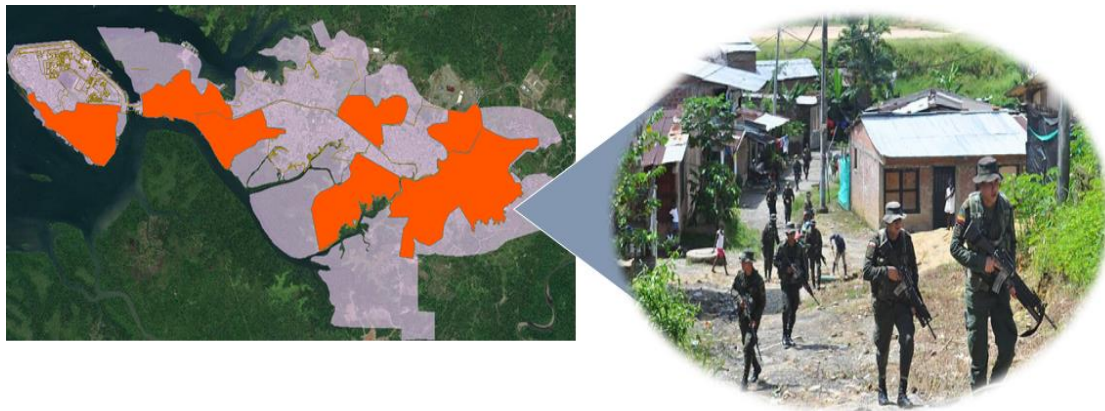


Figura 12. Sectores afectados por el conflicto armado en Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia

P11. Falta de mejora e inversión a barrios y sectores marginados

En Buenaventura existen muchos barrios y sectores que son olvidados o marginados, sectores a los que es complicado el acceso, primero por el índice de violencia que en ellos se presentan y segundo porque el acceso es difícil ya que

no cuentan con pavimentación, ni puentes solo con caminos improvisados por los habitantes.



Figura 13. Barrios de baja mar.

Fuente: Elaboración propia

P12. Violencia al género femenino

Entre los años 2014 y 2016 se reportaron 235 casos de mujeres violentadas por sus parejas frente a solo 16 casos en el que el hombre fue violentado por su pareja, de igual manera en el año 2016 se reportaron 126 casos relacionados con la libertad e integridad sexual en el marco del conflicto armado, el 90,6% corresponden a hechos contra mujeres.

P13. Baja calidad en la atención del servicio de salud

En la actualidad el distrito de Buenaventura no cuenta con los equipamientos necesarios para la atención médica, la cual no es la más adecuada, en el casco urbano de Buenaventura la única clínica capaz de brindar servicio de alta complejidad es clínica Santa Sofía de carácter privado, por lo cual no todos pueden ingresar ya que es mayor el porcentaje de población de régimen subsidiado.



Figura 14. Clínica Santa Sofía de Buenaventura y Hospital Distrital de Buenaventura.

Fuente: elaboración propia

P14. Pocas camas en relación a la población

Una de las más grandes problemáticas en la atención a la salud se presenta por la falta de camas en los diferentes hospitales en relación a la cantidad de la población Bonaverense, esta problemática se presenta en los diferentes pacientes desde la edad cero hasta mayores de edad.

Tabla 3. Número de cama por pacientes en clínicas y hospitales en Buenaventura

INDICADORES		
INDICES DEMOSTRATIVOS		
numero de camas	tipo de paciente	
117	camas para adultos	todo esto para un total de 0,8 camas por cada cien mil habitantes, muy por debajo de Colombia que tiene un índice de 1,7
44	camas para pediatría	
58	camas obstétricas	
10	camas cuidados intensivos adultos	
6	camas cuidados intensivos neonatal	
2	camas cuidados intensivos pediátricos	
5	camas cuidado intermedio adulto	
8	cama cuidado intermedio pediatría	

Fuente: (Salud, 2017)

P15. Aumento de la Morbi-Mortalidad en el Distrito

La tasa de mortalidad para el año 2018 aumentó un poco más en comparación a los años anteriores 2016 y 2017, en cuanto a la morbilidad las enfermedades no transmisibles son las que presentan mayor porcentaje de atención en el 2018.

Tabla 4. Tasas de morbi-mortalidad en el distrito

INDICADORES				
INDICES DEMOSTRATIVOS				
Enfermedad	porcentaje por cada 100.000habitantes			
	2018	2017	2016	
Enfermedad del sistema respiratorio	95,38	80,93	95,3	
Otras causas	65,09			
Causas externas	48.03			
Proyección 2020	134,09			
Ademas Buenaventura en comparación con el departamento del Valle del Cauca y con Colombia presenta un muy alto indice de tasa de mortalidad infantil en menores de 1 año por cada 1000 habitantes.			Buenaventura	15,6
			Valle del cauca	10,1
			Colombia	10,7

Fuente: (Salud, 2017)

P.16 Bajos indicadores de calidad de educación secundaria

los índices de calidad educativa en los ámbitos de preparación del estudiantado y la infraestructura son bajos, según datos del ICFES (Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación) que es la evaluación realizada por el Estado Nacional. Buenaventura a nivel departamental ocupó el peor promedio que es de 227,17 puntos en comparación del municipio más alto con un puntaje de 285,9 puntos.

P17. Deterioro en los equipamientos educativos

En la actualidad los equipamientos educativos de Buenaventura no se encuentran en óptimas condiciones para impartir clases a los estudiantes, se observan escuelas de primaria que son solo unas viviendas adecuadas para dictar clases, o locales con divisiones por paneles.



Figura 15. Equipamientos educativos de baja calidad.

Fuente: elaboración propia

P18. Privatización de la colegiatura

Observando los datos del DANE, en la actualidad Buenaventura cuenta con un alto número de instituciones educativas no oficiales. El 75% del total de las instituciones son no oficiales (privadas), las cuales no pueden ser adquiridas por la mayor parte de la población por falta de recursos económicos para poder pagar matrículas y mensualidades, es esta también una de las causas de la ausencia de niños en las instituciones ya que los colegios oficiales (públicos) no tienen los cupos suficientes para albergar toda la población.

P19. Deserción escolar

En Buenaventura a partir del 2011 cuando iniciaron la ampliación de cobertura en educación, se evidenció que en muchas instituciones existían los llamados alumnos fantasmas, quienes estaban matriculados, pero nunca asistían a las instituciones y solo eran matriculados para que las instituciones fuesen remuneradas ya que ganaban por cada alumno matriculado, en Buenaventura hay más de 35.000 niños entre 5 y 16 años que están por fuera del sistema educativo.



Figura 16. Niños fuera de escuelas.

Fuente: Elaboración propia

6.1.5 Problemas económicos

P20. Alto índice de pobreza y miseria en Buenaventura

A falta de la oportunidad de empleo para la población Bonaverense, se presenta un alto índice de pobreza en el territorio, ya que la principal fuente de empleo (el puerto) solo aporta el 3,3% de empleo en el distrito, lo que lleva a tener un Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) del 33,03% en Buenaventura, teniendo un IPM más parecido al de la región pacífica que a la del departamento del Valle.

Tabla 5. Índice de pobreza multidimensional de Buenaventura

INDICADORES	
INDICES DEMOSTRATIVOS	
NIVEL POBLACIONAL	INDICE DE POBREZA MULTIDIMENCIONAL
VALLE DEL CAUCA	13,60%
REGIÓN DEL PACIFICO	44,08%
BUENAVENTURA	33,03%
PROMEDIO NACIONAL	19,60%



Figura 17. Estado de los barrios de baja mar en Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia

P21. Alto índice de empleo informal

A falta de empresas que brinden la oportunidad de empleos en Buenaventura, la población ocupa el territorio realizando trabajos informales (ventas ambulantes, acarreos, cacharros, etc.), también existen locales o punto de ventas que no son registrados en la cámara de comercio, solo son puestos de trabajos de personas independientes que brindan un servicio por ejemplo barberías, restaurantes u otros.



Figura 18. Puntos de ventas ambulantes y locales.

Fuente: Google Earth

P22. Mala distribución de los sectores económicos

Según el plan local de empleo 2011-2015, Buenaventura se agrupa en tres grandes subsectores económicos, siendo el sector terciario el que más aporte le da al distrito.

Tabla 6. Porcentajes de sectores de la economía en Buenaventura

INDICADORES	
INDICES DEMOSTRATIVOS	
aporte en materia de valor agregado de estos sectores a la económica local actual	
Sector Primario	1,00%
Sector Secundario	8,50%
Secto Terciario	90,5%

Fuente: (Mintrabajo, 2012)

P23. Falta de fortalecimiento a otras fuentes de generación de empleo

En Buenaventura además del puerto existen otras fuentes de generación de empleo y economía como son el turismo, la pesca y la agricultura, pero los dirigentes locales no fortalecen estas fuentes y les toca a los trabajadores de este sector económico ejercer sus labores de la manera que les sea posible, van pescan y venden, y así viven de lo que pueden hacer y ganar cada día.



Figura 19. Pescadores del barrio San Francisco

Fuente: Elaboración propia

6.2 Retos

6.2.1 Retos ambientales

R1. Disminuir la contaminación por residuos mejorando la gestión de los mismos.

Implementar formas y sistemas de la recolección de residuos y desechos, pero además concienciar a la población Bonaverense que hay que tener una buena cultura de reciclaje y arrojar la basura en los lugares adecuados, como canecas que serían implementadas por la alcaldía distrital en diferentes zonas en los barrios de Buenaventura.

R2. Fomentar la movilidad urbana sostenible

La zona urbana de Buenaventura necesita la implementación de senderos peatonales, y carriles bicis u otro sistema que permita transitar sin el uso del combustible.

R3. Implementar y adecuar zonas verdes y espacios públicos

Aprovechar la gran capacidad de vegetación que ofrece el territorio y poder implementar más zonas verdes, parques y áreas para el disfrute de la población.



6.2.2 Retos demográficos

R4. Disminuir el alto índice de embarazo precoz

Implementar sistema de salud y prevención que ayuden a mitigar los embarazos en niñas menores de edad, pero además poder llevar este sistema a los sectores vulnerables de Buenaventura.

R5. Disminuir la emigración de la población Bonaverense

Brindar la oportunidad de una mejor calidad de vida a los Bonaverenses, con mejor educación salud y empleo que son los mayores motivos por los que la población emigra, además de falta de seguridad civil que evite desplazamiento por conflictos armados.

6.2.3 Retos climáticos

R6. Mitigar el riesgo de inundación por altos índices de lluvia

Ayudar a la población específicamente a los barrios de baja mar u otras zonas en riesgo de inundación, a poder construir viviendas respetando los niveles máximos de marea alta o cambiando de sectores las viviendas de esta población.

R7. Implementar nuevos sistemas de red de agua potable y mejorar el actual

Buenaventura necesita una nueva planta de abastecimiento de agua potable y el mejoramiento de la actual, para que no presente fallos cuando hay altos niveles de lluvia que se dan en el territorio, y que le permitan a la población Bonaverense disfrutar del servicio de agua potable todos los días.

R8. Aprovechar las aguas lluvias

Implementar sistema de recolección de aguas lluvias y tratamiento de las mismas en las viviendas, para mitigar la falta de este servicio y además hacer de este un territorio autosostenible.

6.2.4 Retos sociales

R9. Mejorar la seguridad civil y disminuir la violencia

Aumentar la presencia de entidades distritales que ayuden a disminuir la presencia de bandas criminales y la violencia que se presenta en el territorio.



R10. Implementar políticas sociales que aborden la cohesión social

Mejorar la orientación de programas de apoyo a las familias dando prioridad a los hogares de rentas bajas con hijos, además de la inclusión de estos sectores vulnerables.

R11. Combatir la segregación social de los barrios marginados

Se necesita la inclusión social para todos los barrios menos favorecidos, mejoras de viviendas, espacios públicos, incentivar a la educación y brindar más oportunidad de empleo.

R12. Mejora de los barrios marginados

Implementar un buen diseño de los barrios de baja mar incluyendo las viviendas, brindando seguridad ante el riesgo de inundación y no tener que desplazar a esta población de este territorio colectivo.

R13. Mejora de los equipamientos y sistemas de salud

Construcción y adecuación de equipamientos de salud en Buenaventura para mejorar la calidad, además poder implementar la medicina alternativa o natural.

R14. Aumentar los niveles educativos

Implementar tecnologías y maneras de aprendizaje que ayuden al territorio a mejorar los niveles educativos.

R15. Mejorar equipamientos educativos

Adecuar los actuales equipamientos educativos y construir nuevos, que permitan brindar una excelente educación.

R17. Desarrollar el uso de las TIC

Desarrollar la transparencia del gobierno distrital mediante la implementación de las tecnologías de información y comunicación (TIC) para la población Bonaverense.



6.2.5 Retos económicos

R18. Activar la economía local

Implementar metodologías para fortalecer el sistema de economía local, fortaleciendo sectores como la pesca, el turismo y la agricultura.

R19. Aumentar el número de puestos de trabajos

Mediante el fortalecimiento de los diferentes sectores económicos se pueden crear nuevas plazas de trabajo para los Bonaverenses.

R20. Mejorar la oferta formativa y planes de formación

Se necesita capacitar a la población para poder ingresar a sectores laborales, como en el puerto o también para que tengan la capacidad de crear microempresas o negocios.

R21. Fomentar el comercio local

Desarrollar un plan de acción comercial que ayude a mostrar el comercio que puede ofrecer el territorio Bonaverense.

7 ANÁLISIS INTEGRAL DEL ÁREA URBANA DE BUENAVENTURA

7.1 Análisis físico

7.1.1 Ámbito de actuación

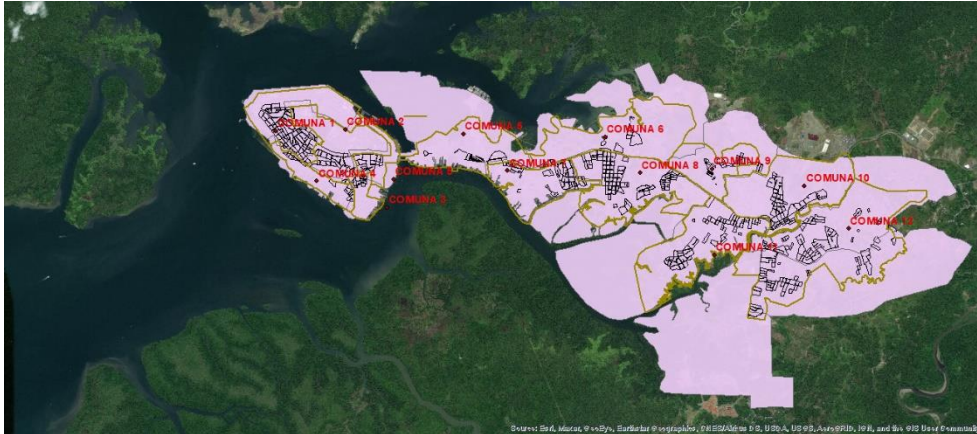


Figura 20. Vista del Casco Urbano de Buenaventura Valle del Cauca Colombia.

Fuente: Google Earth

El casco urbano de Buenaventura está conformado por la parte de la isla, que fue la primera en desarrollarse, por la zona del puerto y todo lo que este conlleva, luego una vez de no tener terrenos de expansión se fue ampliando hacia la parte del continente, que va desde el puente del piñal que es lo que conecta estas dos zonas y permite comunicación vial que conecta a Buenaventura con el interior del país, es a través de esta vía llamada Simón Bolívar y su continuidad Cabal Pombo que crecen diferentes barrios como brazos que salen desde esta vía hacia el norte y sur de este territorio.

La carretera llamada Simón Bolívar fue creada con dos propósitos iniciales que eran: conectar al puerto de Buenaventura con el interior del país y de sacar la mercancía que a este puerto llegaban, pero antes de esta existía una conexión férrea, la cual cumplía otra de las importantes razones por las que se creó esta ruta que conectaba a la ciudad de Cali con Buenaventura es por la relevancia que durante el inicio del siglo XX tomó el nuevo departamento del Valle del Cauca el cual era una división del antiguo departamento o más bien denominado provincia llamado Cauca. Este nuevo departamento llamado Valle del Cauca necesitaba tener una conexión entre sus ciudades Cali y Buenaventura y a su vez la nación necesitaba una interconexión entre Magdalena y el Pacífico.

7.1.2 Estructura urbana y periurbana edificada

La estructura urbana de Buenaventura está conformada por varios ejes principales. Primero contamos con la zona insular o isla Cascajal, la cual fue la primera parte en presentar desarrollo urbano, debido a la cantidad de población atraída por el movimiento económico que generaba el puerto al ser trasladado a esta parte de la isla.



Figura 21. Asentamientos en la isla cascajal.

Fuente: Citce Univalle

Si bien en un principio esta isla no presentaba mucho suelo firme sobre el cual se pudiera realizar carreteras o edificar, quienes allí habitaban encontraron una manera de hacer suelo firme ganándole terreno al mar, luego todos estos terrenos fueron edificados y pavimentados permitiendo el inicio del desarrollo de la ciudad para sus habitantes; hoy por hoy esta parte de la isla es denominada como la zona centro histórica de Buenaventura.

Luego tenemos la zona continental, es la parte hacia donde ha ido creciendo el casco urbano de Buenaventura, presentando una serie de barrios que conforman comunas que se van conectando desde la vía principal que como se comentó anteriormente, desprende brazos de conexión hacia el norte y sur del casco urbano de la ciudad.

La mayor parte de este territorio continental aún le falta mucho suelo por ser ocupado en los diferentes usos, si bien, hoy Buenaventura le apuesta a tener un nuevo centro urbano el cual se desarrollará en la parte continental ya que la mayor parte de la población del casco urbano de la ciudad habita en la zona continental.



Figura 22. Primeros asentamientos de la zona continental de Buenaventura.

Fuente: Fondo Archivo del Patrimonio Fotográfico y Filmico del Valle del Cauca

Otro eje estructural que se presenta en el casco urbano de Buenaventura es la vía principal Cabal Pombo, que conecta la isla y el continente ejerciendo así también varias funciones como permitir la salida y entrada de mercancías al puerto, la conexión principal de los diferentes barrios del sector urbano y la conexión del puerto con el interior del país.

También se presenta la vía férrea como eje estructural (Correa, 2012) siendo la primera en permitir la conectividad con el interior del país, esta vía férrea inició su construcción en el año 1872 pero por problemas en el proceso de ejecución y por las concesiones encargadas de su ejecución que tardaron o incumplieron los contratos, no fue sino hasta inicios del siglo XX cuando el ferrocarril de Buenaventura logro la conexión con el ferrocarril de Antioquia en 1942, sin embargo fue por medio de esta que en un principio se movía toda la mercancía que entraba y salía del país, hasta que fue reemplazado por la carretera Cabal Pombo.



Figura 23. Puente del piñal y vía férrea de Buenaventura.

Fuente: productivosabastec. blog spot

Y por último y no menos importante se presenta el eje estructural del océano pacífico, el cual es la mayor fuente de ingreso económico para el distrito y para el país, ya que por este se mueve a través del puerto la mayor parte de la economía del país, también permitiendo que Buenaventura pueda apostar por el turismo, la biodiversidad, e incluso por el ecoturismo y la industria portuaria.

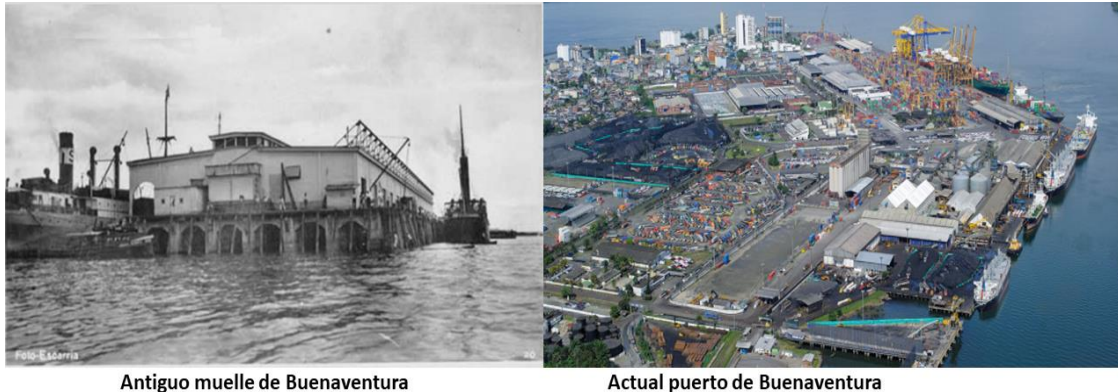


Figura 24. Muelle del puerto de Buenaventura.

Fuente: Banco de la república y el desarrollo económico y cultural de Buenaventura

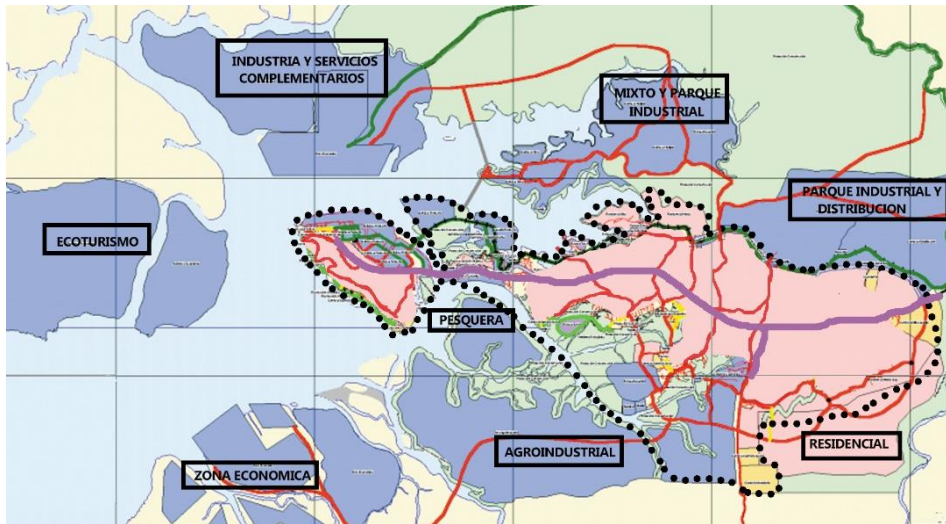
La estructura periurbana de Buenaventura presenta mucho suelo destinado al desarrollo urbano del distrito, el cual en la ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial ya se presentan los diferentes usos de suelo que se le debe dar a cada uno de estos espacios, desde lo residencial hasta lo industrial y de conservación.

Todo esto con la finalidad de presentar un orden en el futuro desarrollo urbano del distrito, sin tener que utilizar más territorio del que ya se encuentra señalado para los diferentes usos y que no haya la necesidad de seguirle ganando terrenos al mar, así permitir que el desarrollo pueda tener un distrito más compacto que conceda conectividad vial en los diferentes sentidos, evitando así sectores marginados.

Aunque también se evidencia la necesidad actual de ordenar el territorio urbanizado ya que aún presenta partes infra urbanizadas en algunos sectores y por el contrario existen otros sectores que se encuentra supra urbanizados o territorios que no deberían ser ocupados como lo son los terrenos o viviendas que se encuentran ocupando el Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT).

Por el momento todos estos espacios son denominados como el sector periurbano del distrito de Buenaventura, ya que, aunque aún no se encuentra en desarrollo

son zonas que se encuentran alrededor del sector urbano de Buenaventura y que se les apuesta por ser utilizados en el momento que sea necesario para el desarrollo del distrito, debido que como se comentó anteriormente presenta denominación de diferentes usos.



SIMBOLO	AREA DE ACTIVIDAD	AREA (m2)
	AMBIENTAL	34'767.565,37
	ECONÓMICO	61'727.747,90
	ESPACIO PÚBLICO	1'357.837,34
	RESIDENCIAL	12'165.454,39
	SOCIAL	2'578.485,52
	PERÍMETRO URBANO	
	VOCACIÓN PROPUESTA	

Figura 25. Estructura urbana y periurbana de Buenaventura.

Fuente: cartografía del Plan de Ordenamiento Territorial

Según los datos de información encontrado en el POT de Buenaventura 2003-2013 la parte del casco urbano es identificada como área a consolidar, esto debido a que la mayor parte del territorio carece de una urbanización completa, es decir no cuenta con todos los servicios urbanos como son: agua potable las 24 horas los 7 días de la semana, alcantarillado, infraestructura y conexión vial, espacios recreativos, entre otras muchas cosas, por eso es considerado como área a consolidar con un total de 13.433.775,52m².

La otra parte son suelos a conservar que cuenta con el estero de Gamboa al norte y el estero de San Antonio al sur y terrenos a desarrollar y re-desarrollar identificados en el territorio como posibles espacios de ampliación si fuese necesario para el avance de la parte urbana del distrito.

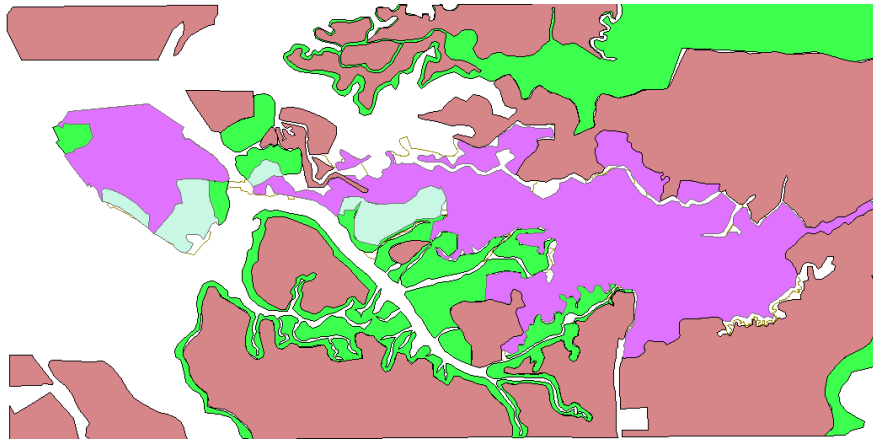






Figura 26. Áreas propuestas por el Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura 2001-2013

Tabla 7. Tabla de convenciones

símbolo	contiene	Área m ²
	Área a conservar	10.512.863,57
	Área a consolidar	13.433.775,52
	Área a desarrollar	56.123.414,52
	Área a re desarrollar	1.488.212,00

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura 2001-2013

7.1.3 Evolución Urbanística

Para hablar sobre la evolución urbana que se presentó en Buenaventura y su proceso, nos basaremos en el documento del banco de la república **Desarrollo económico y cultural de Buenaventura** (Llanos, 2017), nos cuenta la historia de Buenaventura desde el principio como se creó la parte urbana de lo que hoy es un distrito especial y los diferentes aspectos como el social y el económico como fundamentos del proceso de creación urbana.

7.1.3.1 Incorporación de Buenaventura al Valle del Cauca

Buenaventura había surgido como la capital de la gobernación de Nueva Castilla y desapareció como tal con la muerte de Castilla de Andagoya. Su desarrollo durante la época colonial quedó amarrado a la ciudad de Cali en cuya jurisdicción quedó inscrita, pero lo cierto es que las autoridades de Cali nunca percibieron a Buenaventura como un núcleo urbano, como una ciudad más de la gobernación



de Popayán o como una villa dependiente de ella, si no como un puerto estratégico para su consolidación como elite integral.

Esta importancia estratégica del puerto resalta si se observan las primeras crónicas y los informes de funcionarios que dicen que Cali fue fundada por la necesidad de encontrar una salida al pacífico y contar con el único puerto sobre el pacífico.

Buenaventura permaneció bajo el dominio de Cali hasta que logró la independencia frente a España, hecho que permitiría la fundación oficial del puerto de Buenaventura en la isla Cascajal por el gobierno Republicano, dándole la autonomía político-administrativa a la región e independizándola de Cali.

7.1.3.2 La llegada de los esclavos a la frontera del Pacífico

La llegada de los afros a Buenaventura se dio por la necesidad de nueva mano de obra que trabajara en el nuevo ente económico como era la minería, debido que los indígenas no estaban preparados para este tipo de trabajos.

7.1.3.3 Buenaventura en la reorganización político-administrativa

Durante la época colonial los territorios que hoy pertenecen al municipio de Buenaventura fueron conocidos como provincias de El Raposo.

El decreto expedido por Francisco de Paula Santander el 26 de julio de 1827 declaró a Buenaventura puerto franco.

En la nueva organización administrativa de la nueva granada la ley del 21 de noviembre de 1831 organizando al país por provincias modifica la provincia de Buenaventura incluyéndola en el Valle del Cauca la cual nombro como capital a Cali, quedando así una vez más Buenaventura en manos de Cali.

7.1.3.4 Configuración territorial y administrativa del municipio de Buenaventura siglo XX

A principio del siglo XX el interior del país seguía intentando comunicarse con Buenaventura vía terrestre lo cual hacía que continuara la necesidad de seguir avanzando con la construcción del ferrocarril hasta la capital del Valle (Cali). En este proceso se presentaron muchos problemas para la construcción del ferrocarril y hasta 1915 que llegó a la ciudad de Cali por ser la primera capital con

comunicación con el Pacífico y Buenaventura era el primer puerto comunicado eficientemente con el interior.

7.1.3.5 De desembarcadero a Puerto.

Los avances en los medios de transporte no serían aprovechados si no se dotaba al puerto de Buenaventura de una buena infraestructura operacional, la notoria falencia en este sentido estribaba en la falta de un muelle que facilitara el cargue y descargue de mercancías.

La posible construcción de un puerto que permitiese el mejoramiento del atraque de los barcos estaba en manos del gobierno nacional, quienes aún ni por que el puerto que solo era un embarcadero que dejaba buena economía al país lograban invertir en la mejora y ampliación de este, que necesitaba nuevas bodegas, muelle malecón, plataforma, oficina y además carrileras para que el tren que era el único medio que existía para movilizar las mercancías de manera rápida pudiese llegar rápido al nuevo puerto, que ya también había sido trasladado a bahía Málaga en busca de mejor calado para los barcos modernos.



Figura 27. Desembarcadero de Buenaventura.

Fuente: 05220. Buenaventura: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero. Fondo Archivo del Patrimonio Fotográfico y Filmico del Valle del Cauca.

7.1.3.6 La carretera al mar

Aunque estaba funcionando muy bien el sistema de transporte ferroviario aún estaba pendiente la ejecución de la carretera o camino que permitiera movilizar de manera más rápida las mercancías, ya que los ciudadanos Vallecaucanos, los Caleños aprovechaban cualquier catástrofe para nombrar la necesidad de un

transporte moderno y pesado en el que también se pudiese transportar las mercancías ya que no era seguro el transporte en animales (caballos o mulas), todo este proceso duro 20 años para poder ser ejecutada la carretera que comunicaría la ciudad de Cali con Buenaventura, que además tenía un recorrido de 106km es decir la mitad que el ferrocarril que tenía 263km, esta obra fue inaugurada por el presidente en cargo en ese momento Alberto Lleras Camargo y nombrada no como una obra para Buenaventura si no como una obra de Cali para Cali que permitía conectar al puerto, en 1946 fecha de inauguración de la vía (Cali puerto de mar).



Figura 28. Carretera al puerto de Buenaventura.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero. Fondo Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca

7.1.3.7 Las perspectivas del desarrollo Bonaverense y el centralismo estatal

A pesar de las persistencias del gobierno Bonaverense y las aduanas para el mejoramiento de las instalaciones portuarias, puerto y vías de comunicación y transporte al puerto e incluso el mejoramiento urbano de Buenaventura como municipio, el gobierno nacional ponía oídos sordos a cualquiera de estas peticiones, lo que cada vez acercaba y dejaba más claro a Buenaventura en estado de abandono, siendo este el puerto más importante desde un principio ya que por medio de él se movía el 75% de las mercancías de importación hacia Cundinamarca estando allí la capital del país que es Bogotá.

Se sabe que una de las economías más importantes de un país que posee estos medios es el Puerto y su ciudad por ello es necesario que Buenaventura sea una ciudad dotada de Salud, Educación, Limpieza y otras cosas más.

7.1.3.8 Buenaventura el primer puerto colombiano

Buenaventura se convirtió en el principal puerto colombiano debido a que se presentaban sequías en el río Magdalena, lo que hacía que incluso las mercancías que iban hacia Barranquilla llegaran por el puerto de Buenaventura, no obstante, el gobierno central no reconocía la importancia y el gran aporte que realizaba Buenaventura al país.

Sin embargo, la cámara de comercio le recordó al gobierno nacional la importancia de poder invertir en el desarrollo urbano de Buenaventura, ya que hacía falta para poder seguir mejorando el servicio del puerto y ser competitivo a nivel internacional, necesitando así de una nueva estación de sanidad en el puerto y de viviendas para los trabajadores del mismo.

En 1945 se declara a Buenaventura el principal puerto colombiano debido que el gobierno nacional autorizó toda mercancía fuese movida por este puerto.



Figura 29. Muelle de Buenaventura.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero. Fondo Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca.

7.1.3.9 La década de los 50 y la consolidación de la vida urbana

Se puede decir que a finales de los 40 e inicios de los 50 Buenaventura atravesó por lo que hasta hoy podemos decir su mejor época en desarrollo urbano, puesto que fue en esas fechas donde ya contaba con un buen servicio que suplían las necesidades básicas como alcantarillado, energía eléctrica, agua potable, pero además llegaron entidades importantes como los diferentes bancos o también los seguros sociales, llegó también la creación de diferentes hoteles en pro de poder brindar buen servicio a los turistas y diferentes trabajadores y funcionarios del puerto, hoteles como: la ampliación del hotel Estación, el hotel Miramar, el Gran Hotel, el Bogotá, y el Bellavista; también contaba con salones de diversión y salones de teatro como el teatro Caldas, el Morales, entre otros salones también salones de reunión para los ejecutivos como el Luna Park, el Palace y el Rancho.

También llegaron a Buenaventura instituciones de sociedad civil encargados de garantizar el dinamismo urbano que requería Buenaventura pues contaba con el puerto más importante del país, como tal su desarrollo debía ser el de una ciudad puerto.

No obstante, aunque Buenaventura ya se consolidaba como una ciudad urbana no se podía negar que todos estos desarrollos estaban ligados al puerto.



Figura 30. Calle del comercio en Buenaventura.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero. Fondo Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca.



Figura 31. Hotel Estación de Buenaventura.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero. Fondo Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca

7.1.4 Suelo artificial

Hacia la década de los 60 aproximadamente llegaron al casco urbano de Buenaventura los primeros, habitantes provenientes de la zona rural, quienes por diferentes razones se desplazaron a esta zona, inicialmente por el desplazamiento generado por la violencia en los diferentes territorios y la segunda fue por el auge económico que allí se presentaba y oportunidad de trabajo.

Fue entonces cuando se iniciaron estos primeros asentamientos en la isla Cascajal que se caracterizó por la existencia de viviendas ubicadas al costado de la parte sur, es allí donde los afrodescendientes dedicados a la pesca y la agricultura inician sus construcciones de chozas y a ganarle terrenos al mar ya que necesitaban tener terrenos firmes transitables, apropiándose así del territorio dando continuidad de lo rural y lo urbano.

Es entonces cuando entre pescadores y agricultores inician los rellenos con materiales y residuos de la pesca y escombros, incluso con leñas de árboles cortados, conformando de esta manera barrios con redes de parentescos y sociabilidad con los ríos a los que pertenecían en las zonas rurales, llamando estos territorios como recuperación de terrenos ganados al mar, que consistía en rellenar zonas de baja mar hasta prolongar la plataforma o hacer tierra firme, ya

que en un principio solo contaban con pasarelas o caminaban sobre puentes de palafitos.

Los barrios conformados de esta manera son:

Pueblo Nuevo (barrio que era completamente agua), El Firme (este barrio era un manglar), Alfonso López Pumarejo (barrio que era completamente agua), todos estos barrios entre otros fueron construidos así por parte, entre leña, conchas, escombros y los basureros.

Entonces podemos decir que la mayor parte de la zona de la isla Cascajal está conformada por terrenos ganados al mar, zona que está compuesta por las comunas 1,2,3y 4 incluyendo parte de lo que hoy se encuentra la implantación del puerto de Buenaventura.

Cabe resaltar que luego todos estos territorios fueron titulados como terrenos pertenecientes a los afrodescendientes por su conformación, esto bajo la ley 70 de 1993 (fue reconocido el proceso histórico de apropiación territorial), y también que su asentamiento en esta zona es porque allí esta su mayor fuente de ingreso al ser pescadores y agricultores.

Por eso hoy, aunque los diferentes planes de desarrollo han querido desplazar a estas comunidades hacia otros sectores ubicados en la zona continental del casco urbano de Buenaventura, no se realizan con mayor efectividad, debido a que las personas necesitan estar cerca al mar para seguir ejerciendo sus actividades económicas, un ejemplo de esto es la urbanización de San Antonio en la vía hacia sacarías.



Figura 32. Mapa de zonas de rellenos en Buenaventura.

Fuente: CITSE Univalle

En la actualidad una de las calles referente a este tipo de implantación patrimonial es la calle Puente de los Nayeros, en la cual aún se observa cómo ha sido la transición de esta zona, donde siguen manteniéndose las viviendas paratíficas construidas cerca al mar, pero también cuenta con calles compuestas por rellenos ganando territorio al mar, además se ve la forma cultural y el cómo se ocupa y se vive el espacio en estos territorios, conservando aun el sentido de la calle como el espacio público.

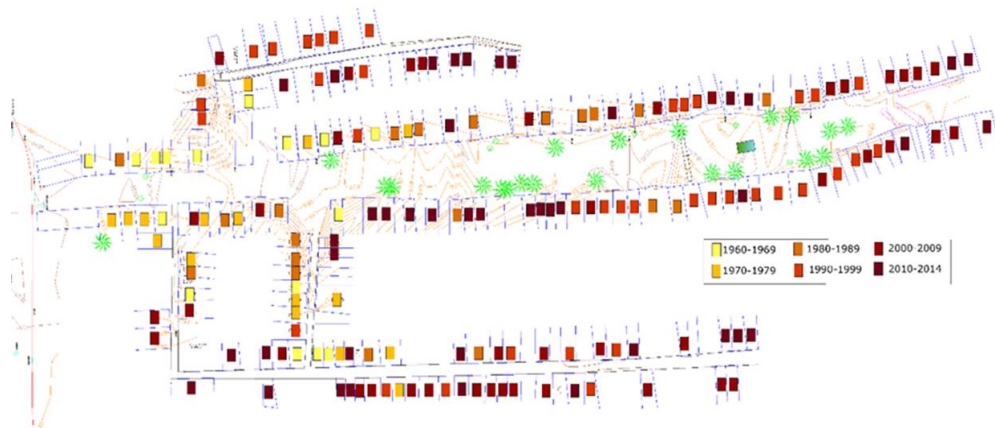


Figura 33. Calle Puente Nayeros Buenaventura.

Fuente: tesis propuesta puente Nayeros Universidad del Pacifico.



Figura 34. Espacios en la calle Puente Nayeros Buenaventura.

Fuente: elaboración propia por recopilación.

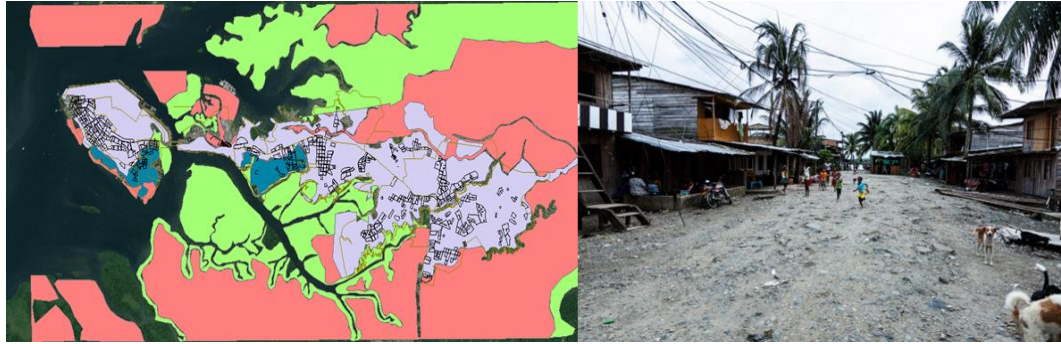


7.1.5 Suelos Urbanizables Infrautilizados

En general el casco urbano de Buenaventura cuenta con un gran porcentaje de suelo infrautilizado o terreno a desarrollar, según la propuesta del POT vigente del 2003 existen suelos destinados al desarrollo del casco urbano con los diferentes usos del suelo pero no son ocupados de manera correcta, incluso el área de actividad residencial no termina de ser utilizado en su totalidad, teniendo así barrios identificados como suburbios con áreas no desarrolladas, a falta de no tener los servicios principales e inclusive con carencias de pavimentación siendo esta una de las causas que ha llevado a que no exista una completa comunicación vial en el casco urbano de Buenaventura.

En la actualidad existe en Buenaventura 12 comunas identificadas como suelo urbanizado y a urbanizar, pero en el POT aparece la propuesta de una comuna número 13 permitiendo la expansión de área residencial en el casco urbano, área la cual sigue siendo infrautilizada.

En general gran parte de la zona continental del casco urbano de Buenaventura termina siendo zona infrautilizada, ya que en la propuesta de este POT según el mapa PU13 donde se muestra esta zona que se encuentra identificada como área a consolidar incluyendo la que ya está urbanizada, la causa de esta definición como área a consolidar, es porque la mayor parte de este territorio aunque ya cuenta con edificaciones y viviendas no cuenta con el desarrollo urbano adecuado para la ciudad, aún falta mucho por mejorar en cuanto a servicios básicos, conexiones viales, pavimentación, mejoramiento de propuesta en suelo de uso comercial, entre otras cosas.



símbolo	contiene	Área m2
	Área a conservar	10.512.863,57
	Área a consolidar	13.433.775,52
	Área a desarrollar	56.123.414,52
	Área a re desarrollar	1.488.212,00

Figura 35. Áreas propuestas por el Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura.

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura 2003-2013

7.1.6 Barrios vulnerables e infraviviendas

En Buenaventura encontramos diferentes tipos de vulnerabilidad en los distintos barrios que conforman el casco urbano, pero en este punto observaremos los sectores vulnerables desde el análisis físico del sector.

En el territorio urbano de Buenaventura se encuentran muchos barrios que son marginados, lo que lleva a que por el descuido de los mismos se conviertan en barrios vulnerables, si bien el crecimiento y desarrollo de la ciudad no tiene ni presenta ningún orden establecido el cual siga, sino que tiene un crecimiento espontáneo, donde los diferentes asentamientos son realizados proponiendo manzanas y calles que conecten con la avenida principal Simón Bolívar y no presentan un orden urbano, y se observa que son sectores de bajos recursos los más afectados en este ámbito, donde las personas allí habitan y sin tener acceso a ciertos servicios básicos, dejando en duda si estas viviendas son realmente adecuadas para el hábitat del ser humano.

En la conformación urbana de estos sectores encontramos viviendas cerca de bajamar o incluso cerca a los manglares, en las cuales el mar sigue teniendo muchos usos como el de ser el alcantarillado, ya que no cuentan con conexión al alcantarillado de la ciudad, a su vez también los desechos de alimentos y demás son arrojados al mar, y es este mismo el que se convierte en espacio público y recreativo para los niños, como se comentaba anteriormente estos sectores al no

tener vías de conexión ayudan a que se clasifiquen como sectores marginados y olvidados al no contar con una buena planificación urbana que ayude a mejorar.

Todos estos sectores deben ser reordenados y con mejoras de asentamientos, ofreciendo a la comunidad un mejor vivir y evitar que sigan siendo sectores marginados.



Figura 36. Barrios vulnerables de Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia

En conclusión, Buenaventura aun cuenta con muchos barrios vulnerables desde la zona insular como son los barrios: San José, Muro Yusti, Buenos Aires, Venecia, Viento Libre, La Playita, Alberto Lleras Camargo y la Trinidad; y la zona continental como son los barrios: Punta del Este, Santa Cruz, La Inmaculada, Brisas del Mar, El Cristal, Gamboa, entre otros barrios son los que se encuentran sin ningún tipo de avance en desarrollo urbano.

Tabla 8. Convenciones de los barrios vulnerables con infraviviendas

● Muro Yusti	○ La trinidad
● Buenos Aires	● Punta del Este
● Venecia	● Santa Cruz
● Alberto Lleras Camargo	● Inmaculada
● Santa Cruz	● Brisas del Mar
● Santa Cruz	● El Cristal
● El capricho	● Doña Ceci
	● Gamboa



Figura 37. Barrios vulnerables con infraviviendas.

Fuente: elaboración propia con datos de (Llanos, 2017)

7.1.7 Viviendas

En el casco urbano del distrito de Buenaventura se presentan diferentes tipologías de viviendas, pero las más predominantes son las (casas), viviendas unifamiliares en su mayoría de un nivel, gran parte de estas viviendas no cuentan con los servicios básicos de agua potable y alcantarillado y en algunos casos falta de energía eléctrica, los porcentajes de estas viviendas se pueden observar en la figura N.º37, para el año 2018 se contabilizó un total de 139.611 viviendas en Buenaventura en el censo realizado por el DANE, de los cuales se encontró que el 56,6% de las viviendas son habitadas por 4 o menos personas y que el 4,2% de las viviendas tienen una actividad comercial, véase la figura N.º38.

Tabla 9. Número de viviendas en Buenaventura

tipologia de viviendas	%	# de viviendas
Ausentes	4,15	5.794
Temporales	3,00	4.188
Desocupados	16,40	22.896
Con personas presentes	76,45	106.733
Total	100,00	139.611

Fuente: DANE

Módulo de viviendas

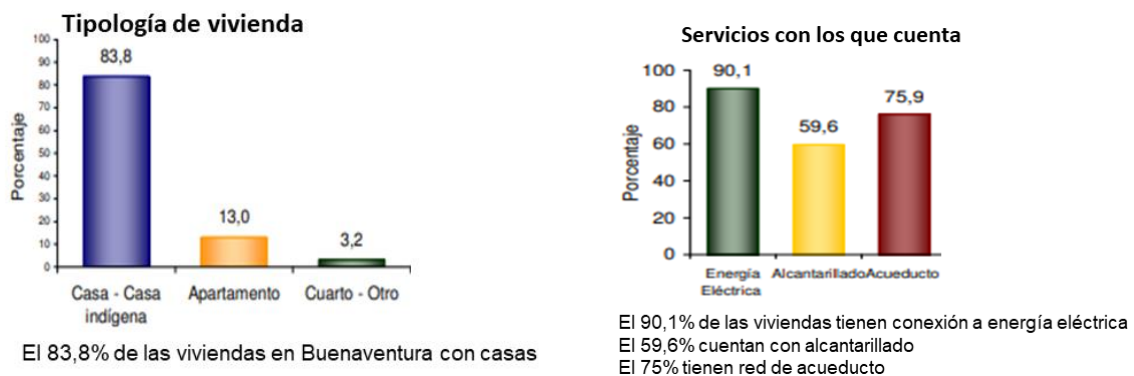
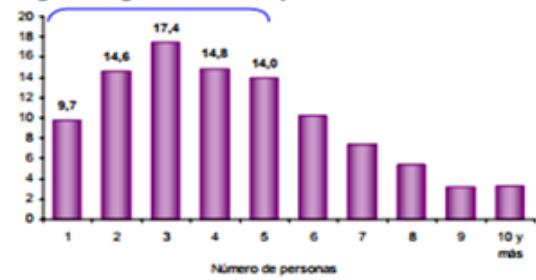


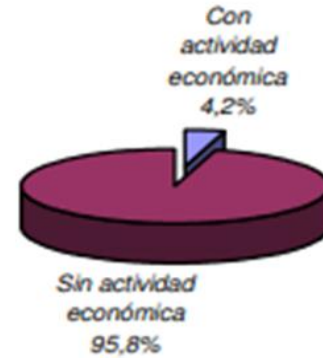
Figura 38. Módulos de viviendas.

Fuente: POT Moderno de Buenaventura 2018-2030

Hogares según número de personas



Aproximadamente el 56,6% de los hogares de Buenaventura tiene 4 o menos personas.



El 4,2% de los hogares en Buenaventura tienen una actividad económica

Figura 39. Porcentaje de hogares con actividad económica en Buenaventura.

Fuente: POT Moderno de Buenaventura 2018-2030

7.1.8 Movilidad urbana e interurbana, accesibilidad y espacio público

La movilidad urbana e interurbana de Buenaventura está básicamente representada por un eje estructural el cual es la avenida Simón Bolívar, es la vía que permite la conexión de la isla Cascajal hasta la zona continental de Buenaventura conectándose por medio del nombrado Puente del Piñal, pero es esta misma vía la que desprende diferentes brazos que permiten el acceso a los diferentes barrios de Buenaventura, tratando de crear una conectividad vial la cual en su forma tiene una figura de espina de pescado que conecta este eje principal con las zonas norte y sur del casco urbano de Buenaventura.



Figura 40. Estructura vial de Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia

Es esta misma vía la que permite la conexión interurbana de Buenaventura, ya que fue este el primer objetivo con el cual se creó esta vía principal que era poder

movilizar toda la mercancía que entraba y salía del puerto convirtiéndose así en una vía netamente de uso comercial al inicio de su creación.

Es por este motivo que la infraestructura viaria en Buenaventura se encuentra saturada, inicialmente por la carga que genera el tráfico portuario y seguido de la cantidad de vehículos urbanos que se desplazan sobrecargando esta vía Simón Bolívar, además de esto también la falta de alternativas que se presenta para el desplazamiento, si bien se observa la ciudad no presenta infraestructuras que permitan diferentes alternativas de movilidad, falta carriles para bicis, o senderos peatonales, como se comentó anteriormente existen sectores o barrios los cuales aún no presentan un buen desarrollo urbano ni pavimentación que permita el acceso vehicular, por eso es la vía principal la que presenta saturación ya que es la que absorbe todo tipo de tráfico.



Figura 41. Avenida Simón Bolívar.

Fuente: elaboración propia

En el casco urbano de Buenaventura se ve el transporte público con tres tipos de vehículos distintos, el principal son los colectivos, los cuales tienen unas rutas determinadas y circulan por algunos barrios haciendo la función como alimentadores, el secundario es el carpati o jeep, los cuales tienen mayor circulación por las zonas semi rurales del casco urbano, y los taxis que tienen mayor circulación en todo el territorio.

En la actualidad la secretaria de tránsito presentó un censo de 2.708 vehículos que prestan el servicio público en la ciudad.

Como transporte alternativo para poder acceder a los barrios o sectores que este tipo de vehículos no entran, se ha implementado el uso de los moto-ratones o moto-taxis, los cuales en su mayoría transitan por zonas y de forma irregular.



Figura 42. Moto taxis.

Fuente: Elaboración propia

A diferencia de la movilidad interurbana, el estado nacional por interés propio en los últimos años se ha esforzado por mejorar la avenida Cabal Pombo, la cual es la que conecta a Buenaventura con Buga y Cali que son las ciudades por las cuales se transporta la mercancía que entra y sale del puerto de Buenaventura, debido que esta vía también presenta saturaciones y tardaba mucho la movilidad de las mercancías, el gobierno nacional realizó un mejoramiento proponiendo una autovía de doble calzada que permitiera mejorar el flujo vehicular, y por la misma razón es planteada en el casco urbano de Buenaventura una vía alterna interna sacando los vehículos pesados de la avenida Simón Bolívar para evitar las congestiones y el tráfico en esta vía, no obstante la avenida Simón Bolívar

continúa en el mismo estado, sin propuestas que permita tener una movilidad alternativa.



Figura 43. Vía nueva doble calzada, Cali-Buenaventura.

Fuente: Google Earth

Si bien en algunas propuestas como el máster plan, se observan nuevos diseños como propuestas de movilidad y conectividad desde los diferentes barrios hacia la avenida principal, incluyendo senderos peatonales y espacios públicos de recorrido, con el fin de permitirle a la población Bonaverense poder desplazarse de diferentes formas, incluyendo vías para bicicletas, pero aun todas estas propuestas siguen siendo ignoradas o pasadas por alto.

En conclusión, mientras el gobierno nacional no lo vea necesario, seguirá siendo la movilidad urbana en Buenaventura obsoleta y sin mejoramiento ni alternativas ninguna.

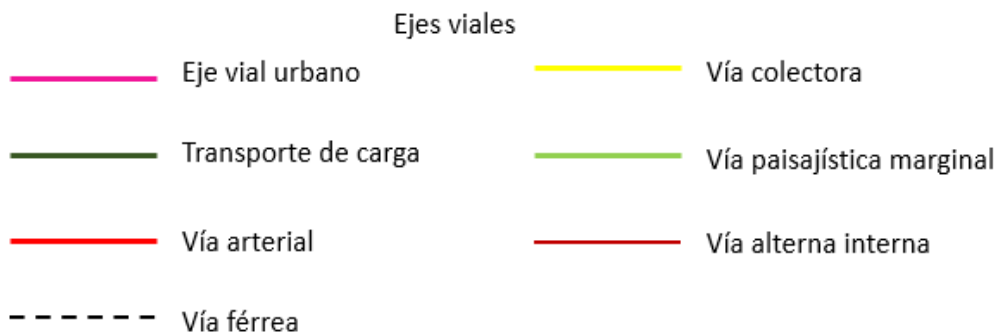
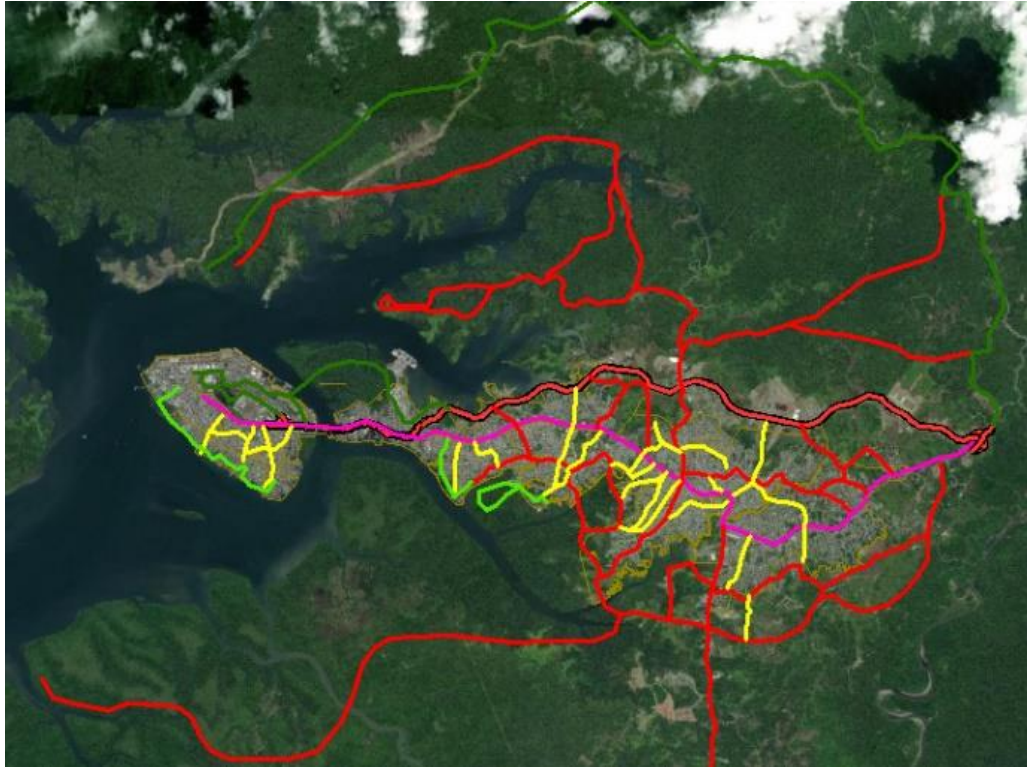


Figura 44. Plano de propuesta de red de transporte en Buenaventura.

Fuente: Plan Maestro de Buenaventura 2050 steyc Colombia (julio 2014)

7.1.9 Análisis del contexto territorial

El distrito de Buenaventura es un territorio que por su ubicación geográfica cuenta con muchas ventajas, las cuales deberían ser aprovechadas, además de esto es resaltable también la belleza y ventajas culturales que tiene, aunque la mayor parte de la población es afrodescendiente cuenta también con cultura indígena.

Otra ventaja que tiene Buenaventura, es ser la ventana que tiene Colombia hacia el mercado internacional por la relación directa que tiene con otros países por el océano Pacífico, debería ser un territorio con mayor avance y desarrollo urbano que permitiera e incentivar a los empresarios a invertir en este territorio, lo cual

ayudaría a mejorar la economía de Buenaventura y por ende las diferentes problemáticas sociales que tiene como la educación, salud, conflictos y trabajos ilegales.

Este es uno de los territorios en Colombia que cuenta con mayor diversidad, lo cual es un gran atractivo turístico, por eso el turismo en Buenaventura debería ser una de las mayores fuentes de crecimiento económico y generador de empleo.

En el plan de ordenamiento territorial se encuentra la presentación del contexto territorial de la siguiente manera

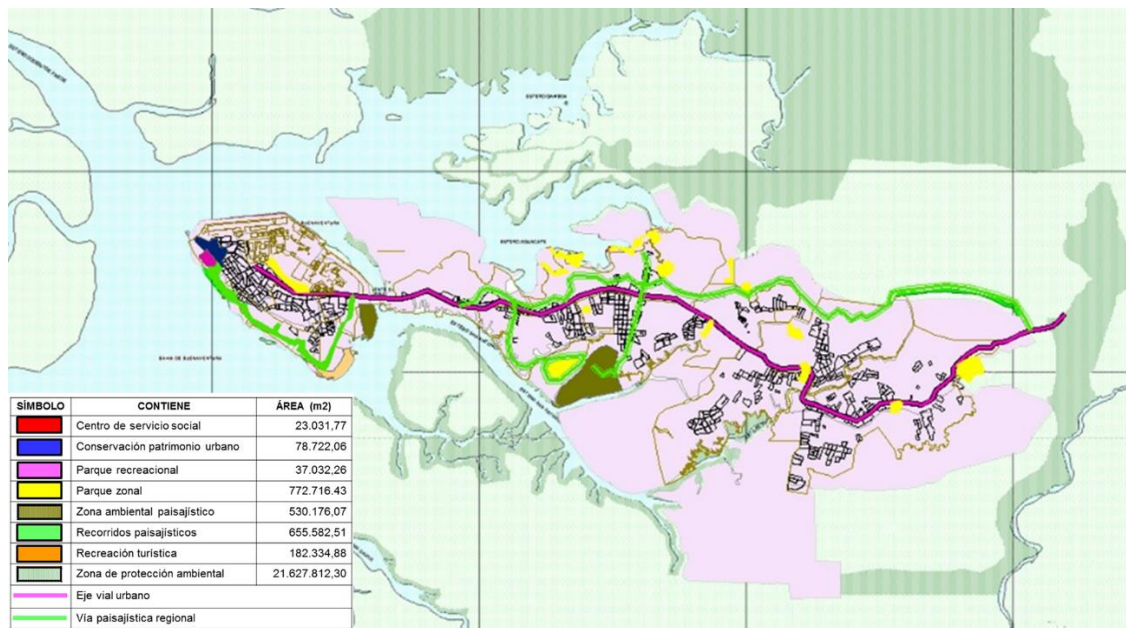


Figura 45. Pu04 del plan de ordenamiento territorial, usos del suelo en Buenaventura.

Fuente: POT (2003)

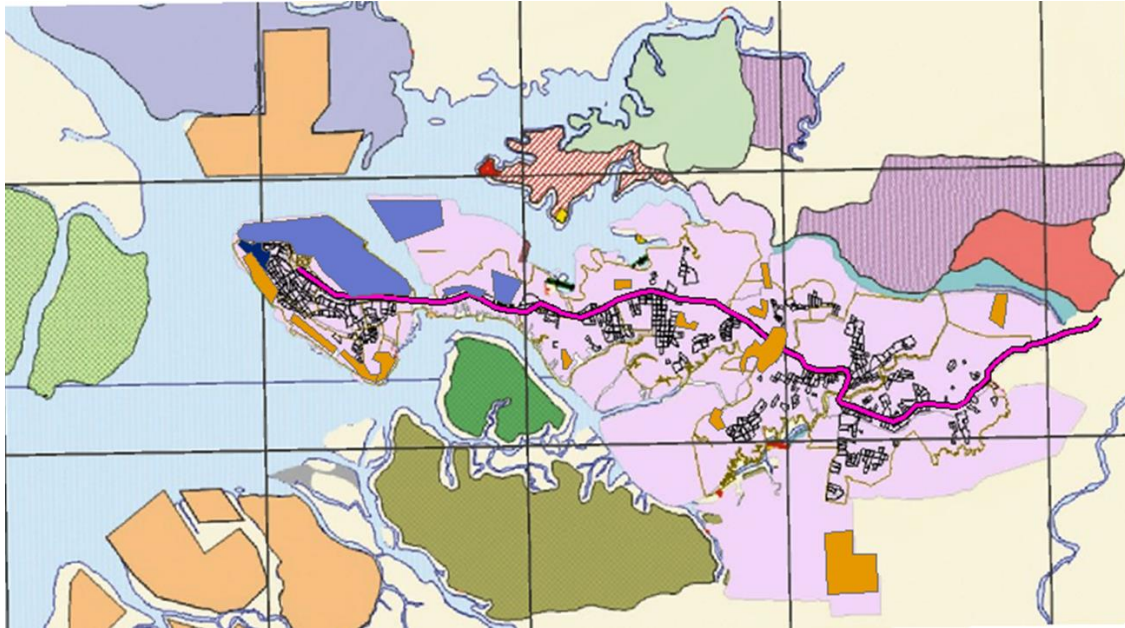


Figura 46. Pu 05 zonas de actividades económicas en Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia

Buenaventura carece de desarrollo urbano, es un territorio que aún no cuenta con todos los servicios básicos para el vivir o habitar en las viviendas, carece de servicio de agua potable, alcantarillado, saneamiento y en algunos casos incluso falta la electricidad en las viviendas, aun así, es un territorio que aporta mucho a la nación y que sigue estando en la mira de los grupos subversivos pues por medio de este se mueve toda la mercancía que entra y sale del país.

7.2 Análisis medio ambiental y condiciones climáticas

En este punto observaremos el tratamiento y cuidado que se le da al ámbito ambiental en Buenaventura, los espacios naturales con la conservación y protección de estos parques naturales nacionales, estudiaremos el cuidado y comportamiento de las aguas tanto el abastecimiento como también las aguas lluvias y por último y no menos importante observaremos el tratamiento de los residuos y contaminación.

Las características físicas y ambientales del territorio de Buenaventura son muy diferentes a las del resto del departamento del Valle del Cauca, ya que la mayor parte del territorio tiene uso de suelo de conservación con un 72% y un uso de actividades forestales del 23%.



Todos estos diferentes tipos de uso del suelo del medio ambiente y la protección del mismo son clasificados por el SINAP (Sistema Nacional de Áreas Protegidas).

7.2.1 SINAP

Es el conjunto de áreas protegidas, actores sociales y estrategias e instrumentos de gestión que la articulan, para contribuir como un todo al cumplimiento de los objetivos de conservación del país, incluye todas las áreas protegidas de gobernanza pública, privada o comunitaria, y del ámbito de gestión nacional, regional o local, Las funciones de parques nacionales en relación con el SINAP son:

- Administrar las áreas protegidas de Sistema de Parques Nacionales Naturales en las categorías de Parque Nacional Natural-PNN, Santuario de Fauna y Flora- SFF, Área Natural Única-ANU, Reserva Nacional Natural-RNN, y Vía Parque.
- Contribuir a la conformación y consolidación del SINAP.
- Coordinar e implementar políticas, planes, programas, normas y procedimientos relacionados con el SINAP. (minambiente, 2020).

Uso potencial del suelo: La cartografía de la (CVC, 2014) (Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca) establece que el uso potencial del suelo que mayor extensión del territorio posee es el categorizado como áreas para conservación y protección ambiental, con una superficie aproximada de 266.211 hectáreas, equivalentes al 42.86%; seguido por las áreas forestales protectoras, con un área de 217.476 hectáreas, que representan el 35% del total. (Vidal, 2020)

7.2.1.1 Espacios naturales protegidos

De acuerdo a la clasificación de áreas protegidas del sistema de Parques Nacionales Naturales, definida en el Artículo 329 del Decreto Ley 2811 de 1974, el municipio de Buenaventura presenta las siguientes áreas protegidas: Parque Nacional Natural Farallones con 2052,7 km² de superficie, Parque Nacional Natural Uramba 471km² de superficie, Reserva Forestal Protectora San Cipriano con 8570 hectáreas, Parque Regional Natural la Sierpe que tiene 251,78km², y el Distrito Regional de Manejo Integrado la Plata. (Naturales, 2011)

Son estos los espacios que hacen clasificar a Buenaventura como un sector Biodiverso y Ecoturístico, debido que todos estos espacios van dedicado al

disfrute del turismo en el territorio, como por ejemplo uno de los eventos más visitado es el avistamiento de las ballenas jorobadas en el Parque Nacional Natural Uramba.

Pero también Buenaventura cuenta con áreas de protección y conservación como son los esteros que se encuentran alrededor del casco urbano de Buenaventura, entre estos esteros tenemos:

- Estero el Aguacate, situado al noroeste de Buenaventura y tiene una altitud de 1msnm, (metros sobre el nivel del mar).
- Estero el Piñal este se encuentra ubicado al suroeste de Buenaventura e igual cuenta con una altitud de 1msnm
- Estero Gamboa, ubicado al noreste del anteriormente nombrado estero el Aguacate también tiene una altitud de 1msnm.
- Estero San Antonio junto con el estero Hondo se encuentran ubicados al sur de la ciudad igual con altitudes de 1m cada uno.

Y de esta misma forma en las nuevas o futuras proyecciones hacia dónde va el crecimiento de la ciudad se observan esteros los cuales deben conservarse y ser protegidos como lo es el estero Guerrero.



Figura 47. Parques Nacionales Naturales de Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia

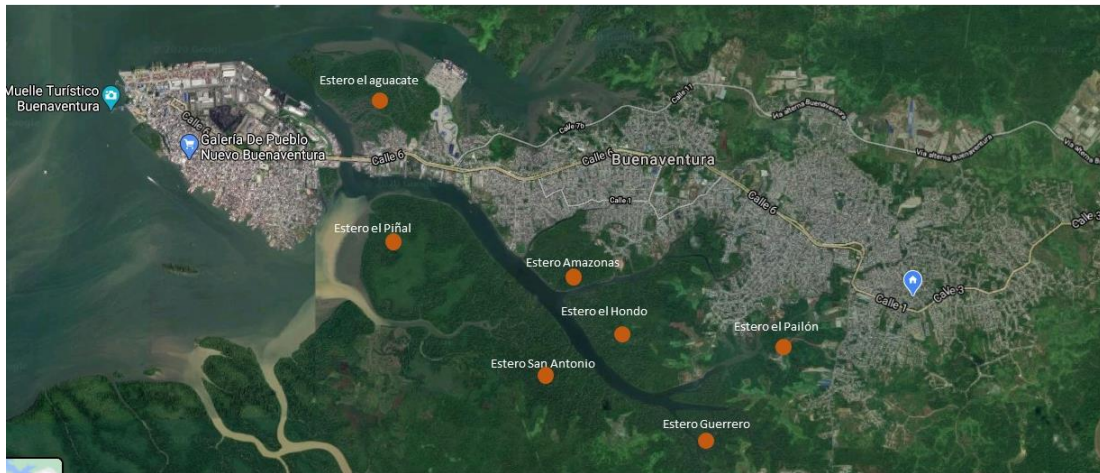


Figura 48. Esteros que se encuentran en casco urbano de Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia

Denominados también en el actual POT como zonas de protección ambiental a conservar, lo que indica que estos suelos no pueden ser explotados para ningún tipo de usos incluyendo el industrial, evitando así posibles ampliaciones del sector portuario hacia estos territorios, la clasificación de estas áreas es AERPA (Áreas de Estudio y Reservas de Protección Ambiental) y van desde el AERPA1 hasta el AERPA6 cubriendo todas las zonas de protección que se encuentran en el casco urbano de Buenaventura.

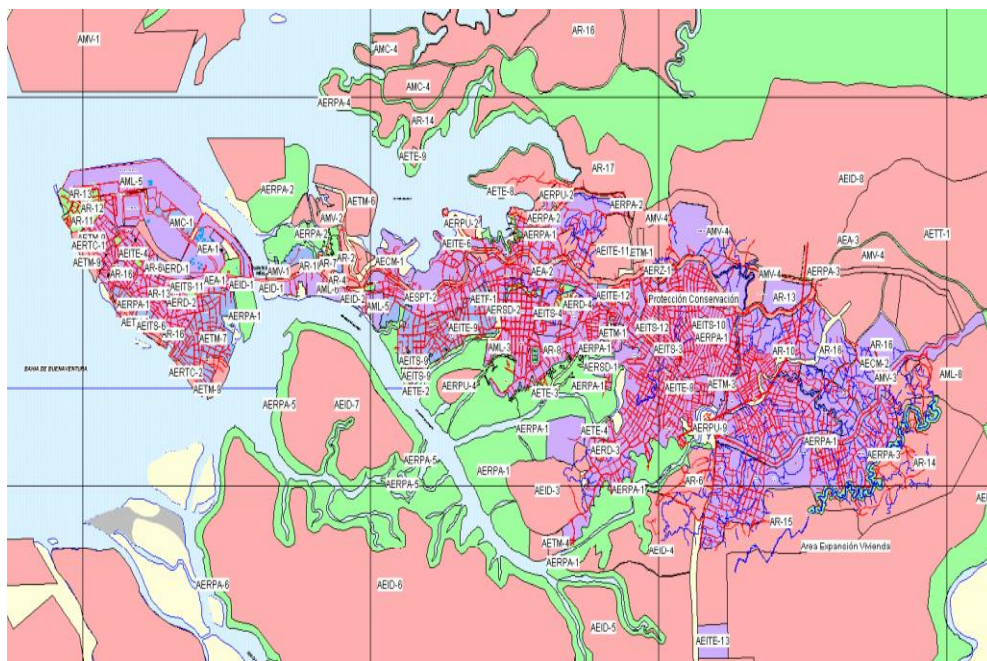


Figura 49. Zonas marcadas como AERPA en Buenaventura.

Fuente: P.O.T de Buenaventura 2003 (pu-13)

7.2.1.2 Zonas verdes

El casco urbano de Buenaventura cuenta con poco espacio denominado como zonas verdes, aparte de los anteriormente nombrados esteros, solamente cuenta con un sendero verde que divide los dos sentidos de la vía Simón Bolívar y ciertos puntos que se encuentran en el nuevo malecón Bahía de la Cruz.

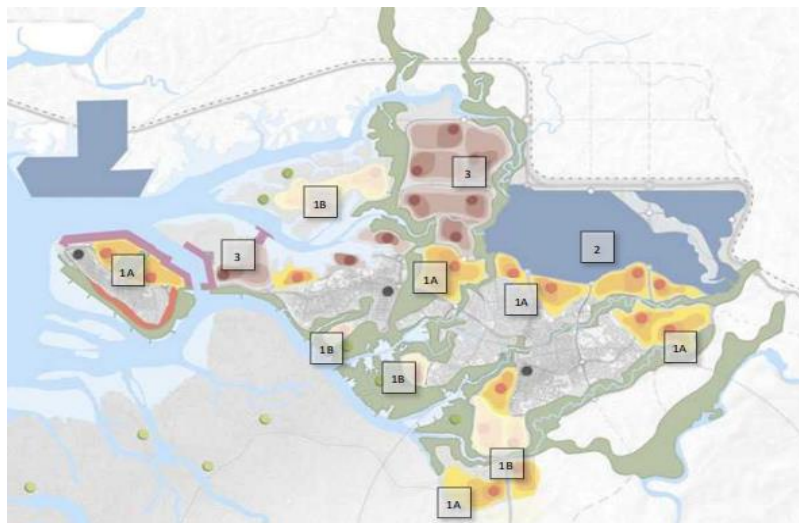


Zonas verdes de Buenaventura Árboles

Figura 50. Zonas verdes del casco urbano de Buenaventura.

Fuente: elaboración propia.

Aunque Buenaventura tiene a su alrededor muchas zonas vegetales y esteros, no cuenta con espacios denominados como zonas verdes, ni siquiera para el disfrute del espacio público, es por eso que en las propuestas de desarrollo del Master Plan Buenaventura 2050 se proponen senderos ecológicos peatonales y corredores verdes.



Tejido residencial compacto (1A), Tejido residencial de baja densidad (1B), Tejido industrial (2) y Tejido Mixto (3)

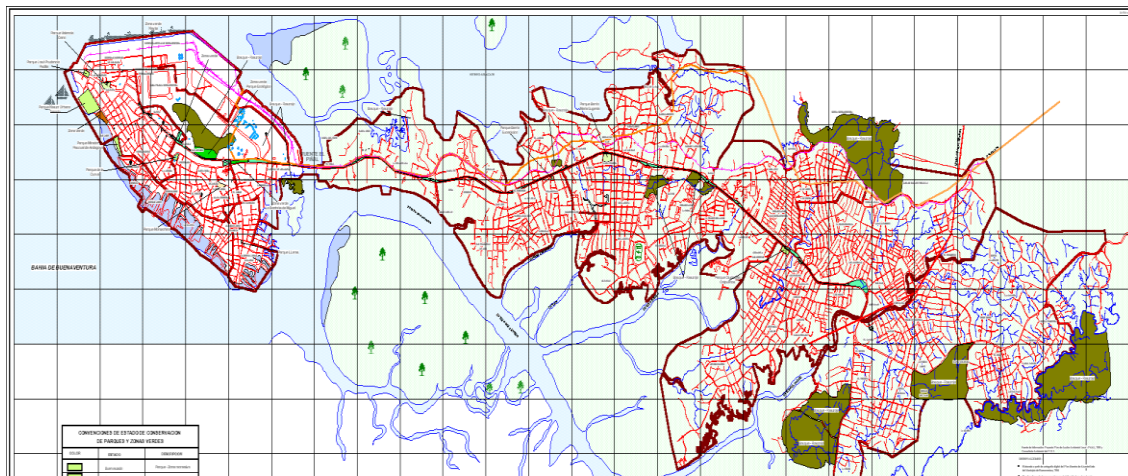
Figura 51. Propuesta de corredores verdes en el master plan Buenaventura 2050.

Fuente: Master Plan Buenaventura 2050

7.2.1.3 Espacios vulnerables

En el casco urbano de Buenaventura se encuentran ciertos espacios naturales vulnerables, debido a que son habitados y utilizados como suelos residenciales los cuales según el planteamiento del POT, estos espacios son denominados zonas verdes sin mantenimiento, con un total de 978.437,92m² sin contar el nombrado estero del piñal el cual también por falta de mantenimiento y cuidado se encuentra en estado de vulnerabilidad y riesgo.

Es por eso que en las nuevas propuestas de desarrollo planteadas como el Plan Maestro con la finalidad de recuperar y mantener todos estos espacios se propone un sendero ecológico que cubra todos estos espacios que se encuentran en estado de vulnerabilidad actualmente.



convenciones de estado de conservación de parques y zonas verdes		
Color	Estado	Descripción
	Buen estado	Parque - zona nacional
	Buen estado	Parque
	Regular estado	
	Mal estado	Zona verde
	Con mantenimiento	
	Sin mantenimiento	Area en municipio
	Intervenido	

Figura 52. Zonas vulnerables de Buenaventura.

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial (2003) mapa DU 17

En general Buenaventura cuenta con un alto índice de vulnerabilidad en diferentes espacios, todo esto debido las diferentes zonas de amenazas ante los riesgos naturales como: inundación, riesgo por movimientos sísmicos y riesgos por deslizamientos. Según los datos de la alcaldía distrital de *Buenaventura* (2020)

del 100% de los eventos a nivel nacional el 18% se han reportado en Buenaventura de los cuales el 41% corresponde a inundaciones, de los casos reportados el 52% se consideró como moderadamente grave, el 34% leve y un menos de un 5% como leve, el riesgo de todas estas zonas de amenazas por inundación se da debido al cambio climático, el alza de las temperaturas de las superficies del mar. Esto produce que para Buenaventura a finales del siglo el litoral se proyecte con un aumento de 68cm lo que implica para el 16% de la población y el 11% de las viviendas.

Con estos espacios vulnerables en zonas o terrenos ganados al mar, encontramos la vulnerabilidad y el riesgo que presenta la población que está implantada en estas zonas, no únicamente en la comuna 4 si no también en las otras comunas donde presenta la población Bonaverense un alto índice de vulnerabilidad como el nombrado anteriormente, son el tipo de viviendas en las que habitan y la conformación urbana con la que se han implantado la que los está afectando ya que en alguna ocasión de desastre natural las viviendas no están preparadas para dar una buena respuesta por ejemplo al riesgo de inundación que es el que tiene mayor probabilidad de que se presente en el casco urbano de Buenaventura.

La mayor parte del casco urbano se encuentra identificado con el riesgo de inundación alta debido a las fuentes hídricas que contiene como son: el estero del Piñal, el del Pailón, estero de San Antonio y el estero de Gamboa.

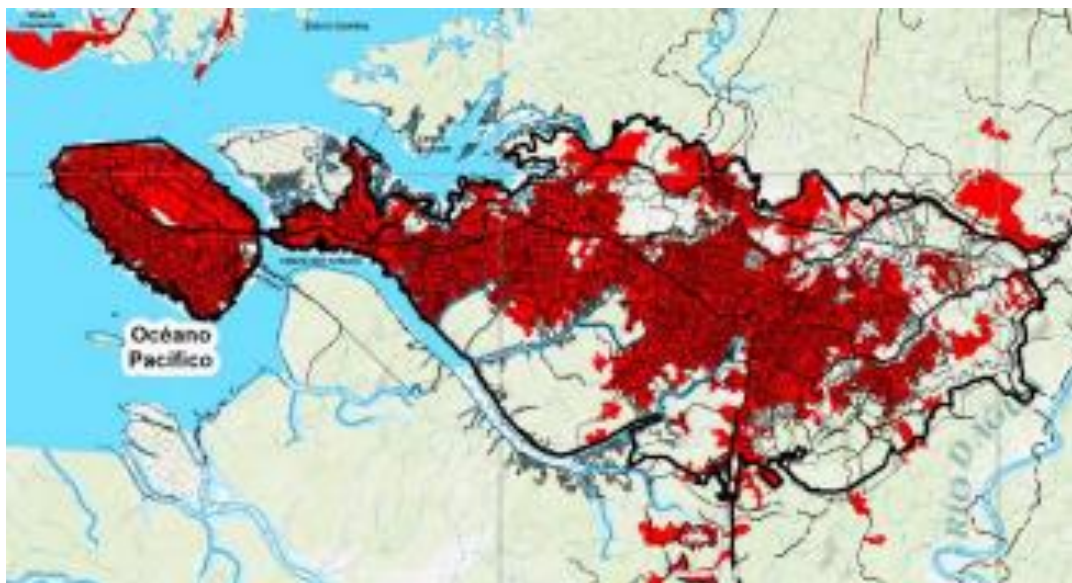


Figura 53. Predios afectados por riesgo de inundación.

Fuente: master plan Buenaventura 2050

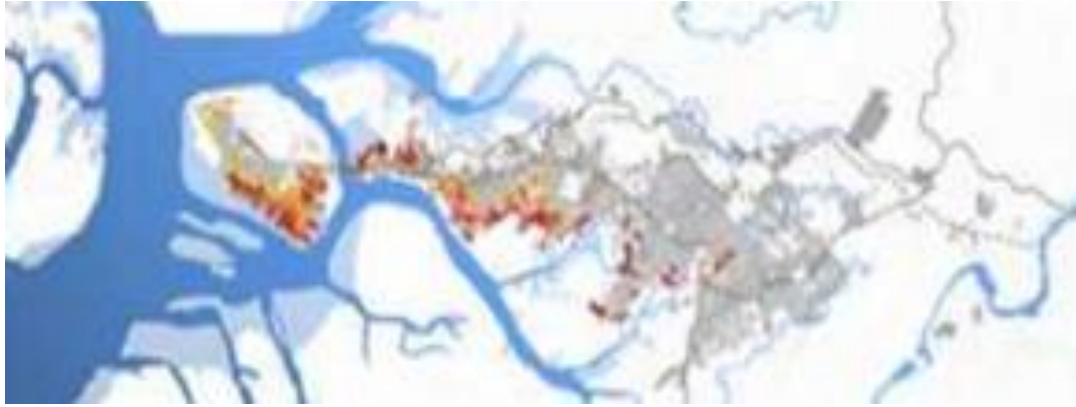


Figura 54. Porcentaje de Predios afectados por movimientos sísmicos 24,7%



Figura 55. Viviendas afectadas por inundación.

Fuente: elaboración propia

7.2.2 Agua potable

El distrito de Buenaventura se encuentra rodeado por muchas fuentes hídricas, desde el mar del océano Pacífico, hasta ríos, escorrentías y más, pero es muy evidente que uno de los problemas que aqueja la comunidad es el de carecer de agua potable, tratamiento y abastecimiento de la misma ya que este distrito cuenta con 11 cuencas hídricas que pueden abastecer completamente al distrito, sin embargo es solo un 80% de la población la que recibe el servicio de suministro de agua potable, pero la manera en la que se suministra no es la adecuada, ya que el agua potable solo llega a las viviendas 3 días a la semana y solo por un total de 8 horas al día.



Figura 56. Suministro de agua en Buenaventura.

Fuente: (Vela, 2017)

7.2.2.1 Situación de la red de abastecimiento

Una de las razones más grandes por las que se presenta esta problemática con el abastecimiento del agua potable es por la poca eficiencia de la empresa encargada de prestar el servicio, en primer lugar, las redes de conducción se encuentran en pésimo estado lo que hace que casi el 80% del agua potable que transita por estos conductos se pierda, debido a fugas que facilitan el contrabando de la misma.

A esta problemática se le suma que debido a las frecuentes lluvias que se dan en Buenaventura la única planta de potabilización con la que cuenta el distrito colapsa haciendo que las fuentes hídricas se sedimenten.

En Buenaventura se necesita de un centro de almacenamiento de agua con una capacidad de 50.000m³ de los cuales hoy solo se tiene la capacidad de 7.000m³ lo que hace que no se pueda garantizar el suministro de agua para el casco urbano de Buenaventura (Vidal, 2020).

Igual que situaciones como la anterior se presentan muchas más, que como se comentó al inicio se presentan por falta de eficiencia de la empresa encargada, la falta de inversión y mantenimiento al acueducto de Buenaventura hace que el

distrito carezca de este servicio, en lo que va del año 2020 ya se han presentado diferentes marchas de protestas por la situación que se presenta en Buenaventura ya que tuvieron hasta 15 días sin tener una gota de agua potable en sus viviendas.

Sin embargo, el puerto de Buenaventura y sus instalaciones cuentan con el servicio de agua potable las 24 horas los 7 días de la semana, debido que esta industria cuenta con una red hídrica independiente o alterna a la que le lleva la ciudad, esta misma red suministra a algunos barrios como el Rafael Uribe Uribe que también al estar conectado a esta red hidráulica cuenta con agua todo el día todos los días, pero la pregunta es. ¿Por qué el resto de la ciudad no cuenta con este beneficio, y solo unos pocos son los privilegiados de poder contar con este servicio de agua potable?, incluso muchos de los barcos que arriban al puerto de Buenaventura aprovechan para suministrarse de agua potable ya que es una de las aguas menos contaminada por que sus ríos y fuentes hídricas poseen filtros naturales.



Figura 57. Planta de tratamiento de agua en Buenaventura.

Fuente: (M.S., 2016)



Figura 58. Red de acueducto de Buenaventura.

Fuente: Departamento Nacional de Planeación

7.2.2.2 Situación de la red de saneamiento

Al igual que la red hidráulica, la red de saneamiento contiene muchas problemáticas por falta de mantenimiento y reparaciones ya que la mayor parte de esta red de saneamiento se encuentra obsoleta. “Según el diagnóstico realizado por el Plan Maestro del alcantarillado del Distrito de Buenaventura, en el sistema no existen interceptores principales que recojan agua de los distintos sistemas y la conducen a un único punto de tratamiento vertido”. (CONPES, 2018)

El distrito de Buenaventura cuenta con un total de 8.692 pozos de los cuales el 62% de ellos se encuentran en un estado insuficiente ya que presentan fisuras, escombros o incluso basuras los cuales hacen que los problemas ambientales e hidráulicas aumenten.

El servicio de alcantarillado en Buenaventura cuenta con una cobertura de redes del 50%, no obstante, un 30% de las mismas son inoperantes debido a que la conexión domiciliar de las viviendas se encuentra por debajo de la red principal de alcantarillado y no permite la evacuación de las aguas residuales por gravedad.

La consultoría para el Plan Maestro de Alcantarillado también identificó 756 puntos de descarga directa de aguas residuales a cuerpos de agua sin ningún tipo de tratamiento. (CONPES, 2018)



Figura 59. Mantenimiento e instalación de red sanitaria barrio Alfonso López Michelsen.

Fuente: elaboración propia.

7.2.2.3 Aprovechamiento de aguas lluvias

Buenaventura es territorio más húmedo del departamento del Valle del Cauca con un clima cálido húmedo del 55% donde el segundo lugar más húmedo del Pacífico colombiano es el Chocó con un 28% presentando clima cálido pluvial, los niveles de precipitación de Buenaventura son de 6980mm media anual, teniendo el nivel de precipitación más alto de todo el departamento con casi 300 días de lluvia al año. (Pérez, 2007).

Sin embargo y pese a toda esta cantidad de agua lluvia que se presenta en Buenaventura, la comunidad en general no implementa sistema de recolección y tratamiento para las aguas de lluvias y así poder satisfacer la necesidad que en la actualidad presentan con la falta de agua potable.

La universidad del Pacífico en los años 2014-2016 por medio del programa de arquitectura diseñó junto con algunos estudiantes, la posibilidad de implementar viviendas autosostenibles, en el caso de las aguas lluvias se trataba de un sistema de recolección de estas aguas y tratamiento de las mismas mediante filtros que pudiera permitir potabilizar estas aguas y que el coste de este sistema fuese muy económico, sin embargo este proyecto no se llevó a cabo ni siquiera en las nuevas urbanizaciones propuestas por el estado y gobierno nacional.



Figura 60. Sistema de recolección de agua lluvia.

Fuente: Elaboración propia

En Buenaventura, algunos de sus habitantes han tenido la iniciativa de implementar sistemas improvisados para la recolección de agua lluvias, debido a todos los problemas que frecuentan por la falta de agua potable y a falta de un sistema de tratamientos y filtros lo único que hacen es hervir el agua que será usada para consumir en alimentos, aunque en la actualidad lo hacen pocas personas y no de la mejor manera solo adaptándose a las posibilidades que tienen los Bonaverense.

7.2.3 Residuos

En el distrito de Buenaventura, se están disponiendo alrededor de 169 toneladas diarias de residuos sólidos ordinarios en celdas de disposición transitoria local, que equivalen al 5.6% de los residuos del Departamento. (Vidal, 2020)

El casco urbano de Buenaventura actualmente cuenta con la disposición del vaso número tres en el sector de Córdoba la entrada de la zona urbana de Buenaventura en la vía Cabal Pombo, vaso el cual ya cumplió su ciclo de vida, razón por la cual y sumado a que en esta zona no existe ningún tipo de tratamiento para estos residuos se siente un fuerte olor cuando se pasa por este sector.



Debido a los diferentes cambios de empresas y concesiones encargadas de la responsabilidad ambiental en Buenaventura se manejaban diferentes formas y métodos de trabajo, es así como solo hasta el mes de enero del 2005 se realizan limpiezas recolección y transporte de residuos en Buenaventura, haciendo que la comunidad en busca de deshacerse de los residuos buscan pequeños botaderos de basuras y escombros a cielo abierto, problemática que también colabora a la contaminación ambiental al no ser tratados de la forma correspondiente estos residuos. También pese a toda esta situación se le suma la problemática de la falta de terreno a disposición por el gobierno distrital como depósito final de estos residuos sólidos. En la zona de bajamar incluso por falta de todos estos servicios de recolección los residuos sólidos son tirados al mar contaminando a si los esteros que rodean la ciudad.

En el 2004 existía una comunidad de recicladores del botadero de Córdoba, comunidad conformada por cerca de 100 personas las cuales no contaban con los implementos de salud y prevención necesarios para ejercer esta labor, no fue sino hasta que el concesionario de la BMA (Buenaventura Medio Ambiente) realizó un proceso de la constitución de la cooperativa de trabajo llamada **“mejor ambiente”** conformada por 88 recicladores, con esto se pudo mejorar las condiciones de las personas que realizaban esta labor. (BMA, 2014)

En la actualidad el gobierno distrital tiene un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos para el casco urbano de Buenaventura el cual aún no se ejecuta, proponiendo muchas mejorías para la recolección de los residuos sólidos y el tratamiento de los mismos, pero este plan ya tiene 5 años de estar elaborado en su última actualización y aun no se pone en marcha, y como solución más próxima el alcalde anterior lo que propuso fue realizar la construcción de un tercer vaso de rellenos sanitarios, para el depósito final de residuos, con un coste de \$2.600 millones de pesos, pero este vaso no contiene ningún método de tratamiento para los residuos sólidos



Figura 61. Basurero de Buenaventura en Córdoba.

Fuente: (EPA, 2016)

7.2.4 Contaminación acústica

En una evaluación departamental que realizó la CVC, clasifiqué a Buenaventura como la segunda ciudad con mayores niveles de ruidos después de la ciudad de Cali. De acuerdo con el estudio, Buenaventura tiene una medición constante de 79Db (decibeles) seguida de Palmira con 76Db, Tuluá y Buga con 74Db según los datos de la CVC. Igualmente, la CVC reveló un estudio donde se detectó que en un gran número de barrios de Bajamar como: Bellavista, Independencia, Juan XXIII parte de la comuna 12, la zona céntrica y entre otros registran decibeles por encima de 82,4 mientras que las cifras más aceptadas son entre 70 y 75 decibeles. (País, 2014).



Figura 62. Principales sectores generadores de ruido en Buenaventura.

Fuente: elaboración propia

Las razones por las que se presenta este alto nivel de ruido en el Distrito se dan debido en primer lugar a las actividades portuarias que siempre se encuentra en movimiento tanto en el día como en la noche, y al encontrarse instalado en suelo casi residencial o que tiene viviendas alrededor afecta o contamina ambientalmente a estos barrios que le rodean al puerto.



Otra de las razones que se presenta es por el alto flujo vehicular, tanto particulares como vehículos públicos incluidos los de carga pesada que transporta toda la mercancía que entra y sale del puerto de Buenaventura; la causa, la mala planificación urbana hace que la mayoría de los Barrios sean afectados por el ruido que generan los vehículos ya que al encontrarse la vía principal en el centro de la extensión urbana de Buenaventura dividiendo la parte norte y sur del distrito permite que este flujo de ruido se dirija hacia las viviendas de los diferentes barrios, es por eso que la CVC, aconseja que estas vías de mayor flujo sean alternas o no se encuentren cerca de suelos residenciales.

Pero la causa que más necesita trabajar en el distrito, es la de falta de conciencia entre los vecinos, ya que sus altos niveles de volumen que manejan en los equipos de sonidos es la mayor causa que está afectando los oídos de la comunidad, por lo general los vecinos tienden a poner música en sus viviendas a todo volumen sin importarle perturbar la tranquilidad de las otras personas que habitan cerca, es por eso que el gobierno distrital ha optado por multar a las personas que generen este tipo de contaminación auditiva.

En conclusión, Buenaventura para mejorar la contaminación auditiva debe primero concientizar a la comunidad, sabiendo que el derecho de unos termina donde inicia el derecho de otros, entendiendo así que debe haber respeto para quienes nos rodean y no perturbarlos generando este tipo de ruidos, además de implementar métodos que mitiguen el ruido de la vía principal causado por los vehículos que transitan.

7.2.5 Análisis de riesgos ambientales y condiciones climáticas

El casco urbano de Buenaventura presenta diferentes tipos de riesgos ambientales, los cuales en diferentes estudios se encuentran evaluados por diferentes rangos de medición como: alto, medio-alto, medio y bajo; para así tener identificado los diferentes puntos o zonas que presentan riesgos.

Por lo general y por la forma de implantación y morfología la zona de la isla Cascajal es la que presenta mayor afectación por los riesgos naturales ya que, si bien hemos comentado anteriormente la mayor parte de esta zona está compuesta por rellenos, escombros y hasta basura que hicieron compactos el territorio que le fueron ganando al mar.



Los siguientes datos de análisis de riesgos en el casco urbano de Buenaventura son información recopilada en el documento realizado por el Departamento Nacional de Planeación. (DNP, 2018)

Análisis de la amenaza por inundación

El casco urbano de Buenaventura abarca un área aproximadamente de 32,5km² donde a partir de mapas se pudo cuantificar la extensión de las áreas y porcentajes que presentan los diferentes tipos de amenaza calificados en (baja, media y alta) sabiendo así que en la amenaza alta de inundación las profundidades de las láminas de agua son iguales o superiores a 0,6m con efecto potencial dañino severo; por otro lado para el nivel de amenaza media, las profundidades de lámina de agua corresponden a los valores iguales o superiores a 0,17m y menores a 0,6m con efecto potencial dañino moderado; y para el nivel de amenaza baja la profundidad de lámina de agua es inferior a 0,17m.

Tabla 10. Zonas de amenaza por inundación dentro de la zona urbana.

Rangos	Amenaza	Área Km ²	%	Efecto potencial dañino
≥0,6m	Alta	26,41	81,89	Severo
≥0,17 y ≤0,6m	Media	2,89	8,96	Moderado
<0,17m	Baja	2,95	9,15	Bajo

Fuente: (DNP, 2018)

Las mayores causas asociados a las zonas de amenaza alta son los diferentes esteros que rodean el distrito, dentro de ellos tenemos el Estero Pailón, Estero Gamboa, Estero San Antonio, Estero Aguacate y Estero el Hondo

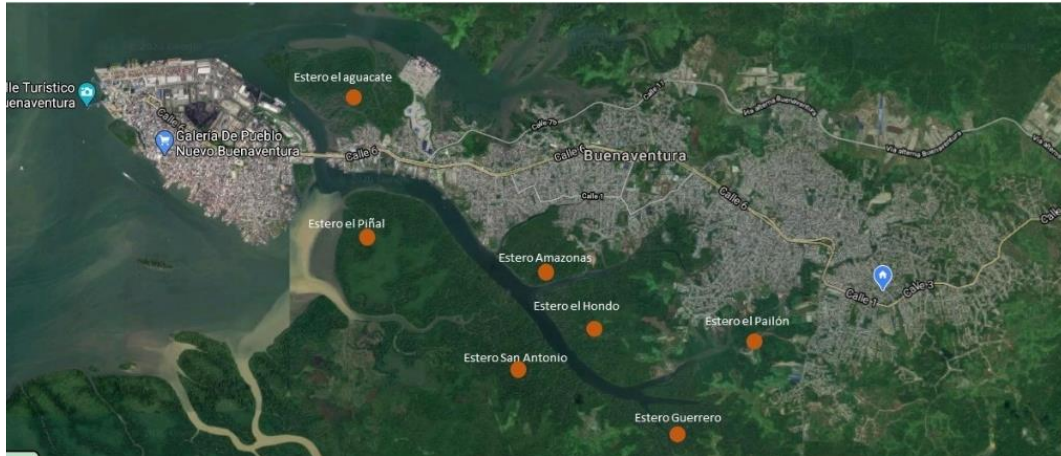


Figura 63. Esteros que se encuentran en casco urbano de Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia



Figura 64. Delimitación de zonificación con riesgo alto de inundación.

Fuente: (DNP, 2018)

Análisis de la amenaza por avenidas torrenciales

Según el parágrafo 1 del artículo 3 del decreto 1807, las áreas con condiciones de riesgo son aquellas áreas del territorio municipal clasificadas como de amenaza alta que estén urbanizadas, ocupadas o edificadas, así como en las que se encuentran elementos del sistema vial, equipamientos e infraestructuras de servicios públicos.

Para el casco urbano del distrito de Buenaventura no se encuentran áreas con condición de riesgo debido a que en este sector no se presenta amenaza alta por avenida de torrenciales. Sin embargo, es importante tener precaución con las zonas de expansión urbana proyectadas en la cercanía del río Dagua, ya que este en su parte alta presenta amenaza media por avenida de torrenciales (DNP, 2018).

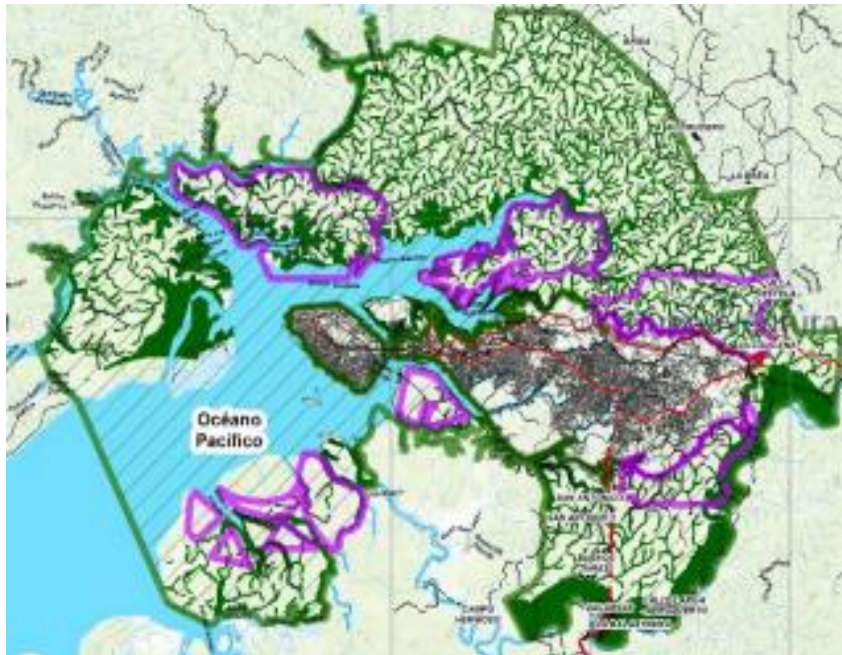


Figura 65. Zonas de avenidas torrenciales en la expansión urbana de Buenaventura.

Fuente: (DNP, 2018)

Amenaza sísmica

El distrito de Buenaventura se ubica en una de las regiones de mayor amenaza sísmica del país (Litoral del Pacífico) y como consecuencia de esta actividad se manifiestan sistemas de fallas a lo largo de esta región y sentido general Norte-Sur, las fallas del río Timba, el sistema de fallas de Bellavista-Río Bravo y la falla del río Jamundí entre otros (Alcaldía Distrital de Buenaventura 2001).

El casco urbano de Buenaventura según estudios de microzonificación es una zona de alta amenaza sísmica, haciendo relevancia en que en una situación de terremoto la mayor aceleración producto de la sismicidad incrementaría en las zonas heterogéneas donde se disponen los residuos y escombros sobre lodos. Las zonas de intermedias amplificaciones corresponderían a los depósitos generados en las intermareales y finalmente en las regiones donde no se percibieran amplificaciones corresponderían a las instalaciones portuarias y suelos bien consolidados (DNP, 2018).

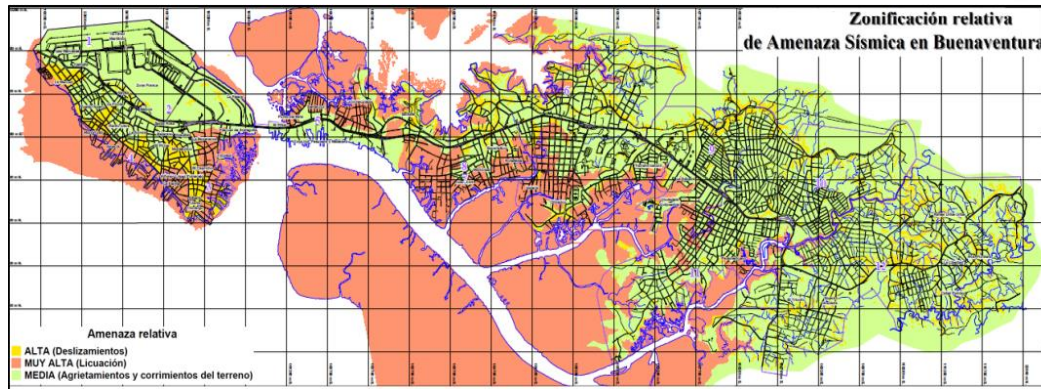


Figura 66. Zonificación de amenaza sísmica en Buenaventura.

Fuente: (DNP, 2018)

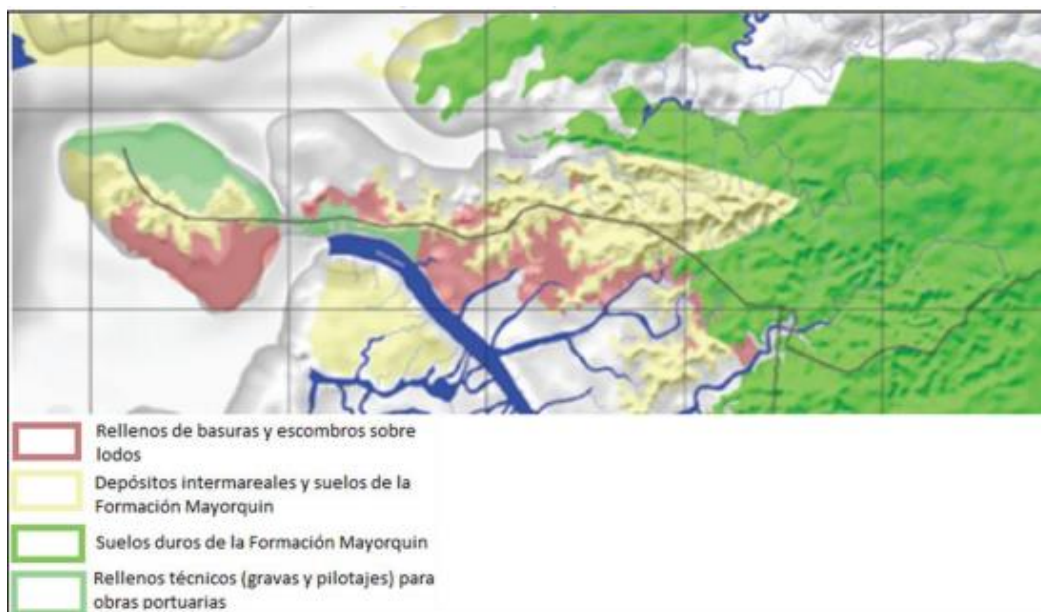


Figura 67. Suelos rellenos y terrenos ganados al mar en Buenaventura.

Fuente: (DNP, 2018)

Amenaza por Tsunami

En caso de un tsunami en Buenaventura, la morfometría de la línea de costa del distrito amortiguaría los efectos de este evento, especialmente en las bahías de Buenaventura y de Málaga, ya que son regiones conformadas por acantilados y elevadas colinas, de hecho, a pesar de que un evento de magnitud $M_w = 8.6$ el cual es devastador, se representara en esta región durante el transito del tsunami por la bahía de Buenaventura las olas perderían gran parte de su energía y la altura de la ola disminuiría considerablemente. (DNP, 2018)

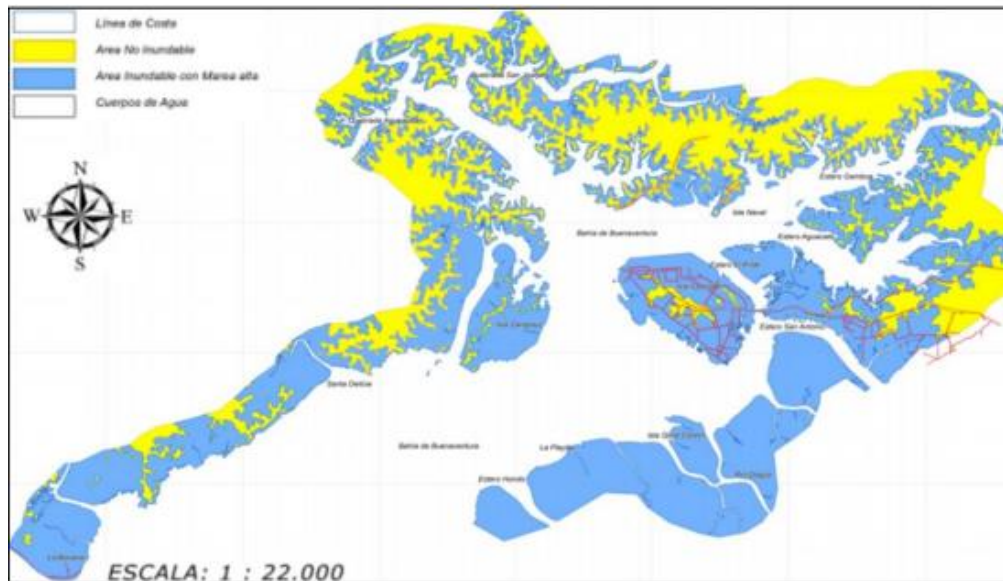


Figura 68. Mapa de inundación Bahía Málaga y Buenaventura.

Fuente: (DNP, 2018)

Sin embargo, la parte de la isla es registrada como zona en amenaza de inundación frente a un maremoto mencionado por el (CDGRD,2012), en el peor de los escenarios por tsunami (Mw= 8,6) afectaría aproximadamente al 94,6% con posibilidad de licuación de los suelos en áreas de baja mar, siendo afectada la población implantada en terrenos ganados al mar.

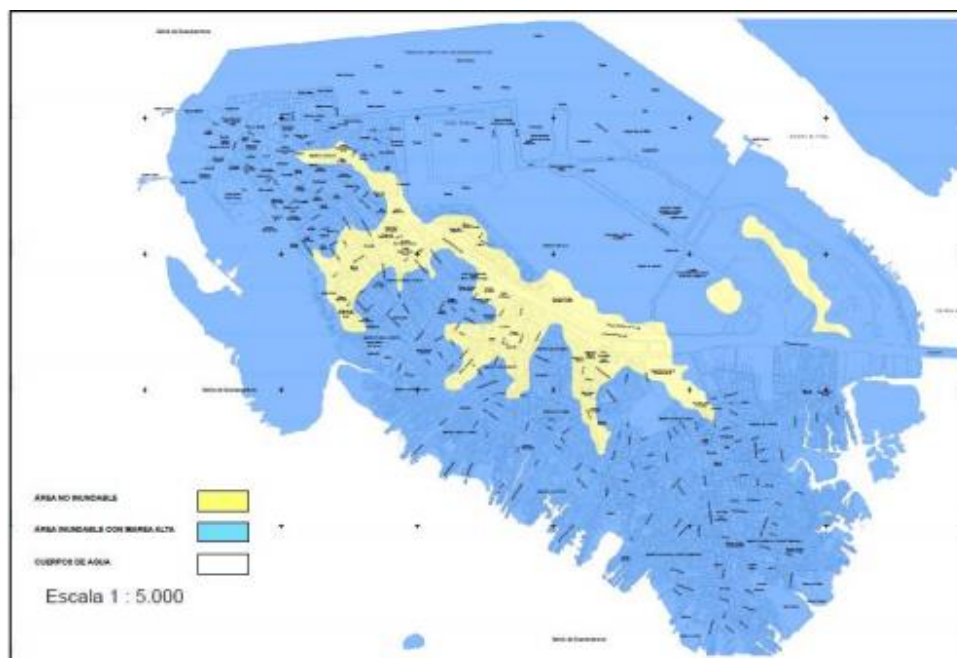


Figura 69. Inundación por tsunami en la isla Cascajal Buenaventura.

Fuente: (DNP, 2018)



7.3 Análisis económico

7.3.1 Actividad económica y sectores productivos

Buenaventura es una de las ciudades más pobres de Colombia y la más pobre del Valle del Cauca, cuenta con el índice de desigualdad más alto de todo el departamento Vallecaucano, donde la mayor parte de la población se dedica al trabajo pagado a destajo o de labores informales, esta situación ha ayudado al aumento de negocios ilícitos en el casco urbano de Buenaventura lo que también lleva a que cada vez sea más rezagada y olvidada por la nación y el departamento.

Irónicamente Buenaventura hace parte fundamental de la economía del país siendo parte del denominado triángulo de oro (Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca), Buenaventura exportando e importando la mayor parte de la mercancía del país. Debido a la cercanía con Panamá, generando el 70% del PIB, a través del aporte a la economía nacional que hace el distrito de Buenaventura al país ubica al Valle del Cauca en el tercer puesto de los departamentos que más aportan al PIB (Producto Interno Bruto) nacional con un porcentaje del 9,7%.

El puerto de Buenaventura por su representación y su volumen de movilización en importación es el más importante de Colombia, como mencionó Gerson “es evidente la importancia del puerto para la economía de los departamentos del Valle del Cauca, Cundinamarca y Antioquia en donde sus volúmenes de comercio exterior es de 41% , 38% y 13% respectivamente, para una participación total de 91% de la carga total” (Pérez, 2007), recordemos que estos tres departamentos aportan cerca de las tres cuartas partes del PIB del país.

Según el DANE, dentro de las grandes actividades económicas se presentan diferentes categorías:

PRIMARIAS: 1. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca 2. Explotación de minas y canteras, SECUNDARIAS: 1. Industrias manufactureras 2. Construcción, TERCIARIAS: 1. Electricidad, gas y agua 2. Comercio; reparación de vehículos automotores; transporte; alojamiento y servicios de comida 3. Información y comunicaciones 4. Actividades financieras y de seguros 5. Actividades inmobiliarias 6. Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo 7. Administración pública; educación; salud

8. Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación; actividades de los hogares individuales

Como medios generadores de economía reconocidos en Buenaventura se encuentran: el logístico portuario como principal por todo lo que genera tanto a nivel local como a nivel departamental y nacional, seguido están los sectores pesquero, turístico, agroforestal y maderero, el sector pesquero en Buenaventura pasó de ser la fuente principal de la economía a llegar a ser solo una actividad artesanal, existen otras actividades terciarias, pero en la mayoría son realizadas por personas exógenas, aunque en diferentes cuadros analizados se observa que son las actividades terciarias las que más aportes dan a la comunidad Bonaverense o al menos que es la actividad mayormente realizada.



Figura 70. Principales sectores económicos de Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia

Según el DANE, dentro de las categorías de actividades económicas en Buenaventura presenta mayor valor en rango de miles de millones de pesos son las de las actividades terciarias siendo 4.094 millones que representan el 89.54% del total de las actividades, Ubicando así a Buenaventura en segundo lugar después de Cali en la zona con mayor valor en miles de millones de pesos generados por actividades terciarias en el departamento del Valle del Cauca. Ver tabla 10, figura 66 y figura 67.



Tabla 11. Categoría de actividades en Buenaventura.

Fuente: DANE



Figura 71. Porcentajes de las categorías de actividades en Buenaventura. Fuente: DANE

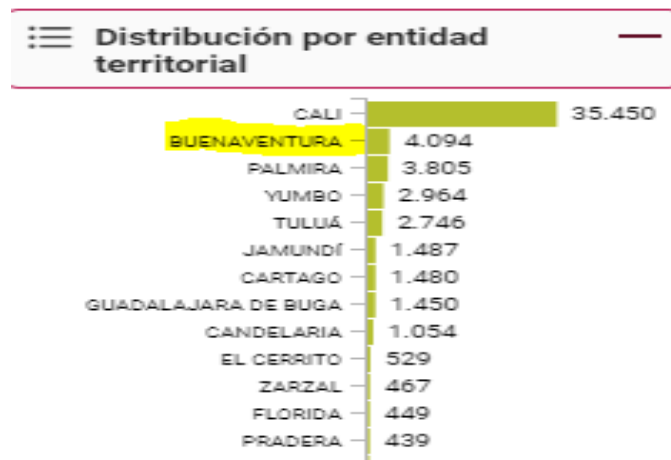


Figura 72. Categorías de actividades terciarias a nivel departamental.

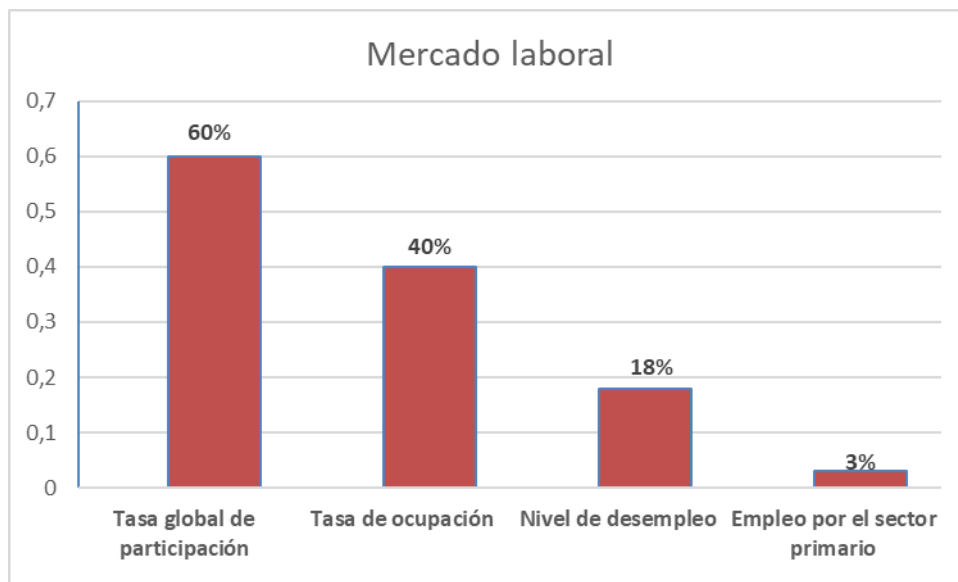
Fuente: DANE

7.3.2 Empleo y mercado de trabajo

En el casco urbano del distrito de Buenaventura la falta de empleo es evidente, debido a que la mayor parte de la población entre los 25 y los 54 años de edad se encuentran desempleados o realizando trabajos informales, es cierto que en la actualidad el sector portuario como una de las principales fuentes de ingresos en el distrito ha realizado ampliaciones y expansiones en el territorio, lo cual por consecuencia también llevaría al aumento de empleos y seguido a ello la mejor calidad de vida de la población de Buenaventura, pero esto no ocurre debido a diferentes situaciones, una de ellas es la falta de capacitaciones a la comunidad de Buenaventura para que puedan ocupar estos puestos de trabajo, por lo que prefieren darle algunos empleos a personas de otras ciudades como es el caso de algunos provenientes de Cali.

“El mercado laboral a pesar de tener una alta tasa global de participación TGP (60,8%) tiene una tasa de ocupación del 49,6% y un nivel de desempleo del 18,4%, el sector primario genera solo un 3,3% del empleo en Buenaventura”. (Vidal, 2020).

Tabla 12. Mercado laboral en Buenaventura

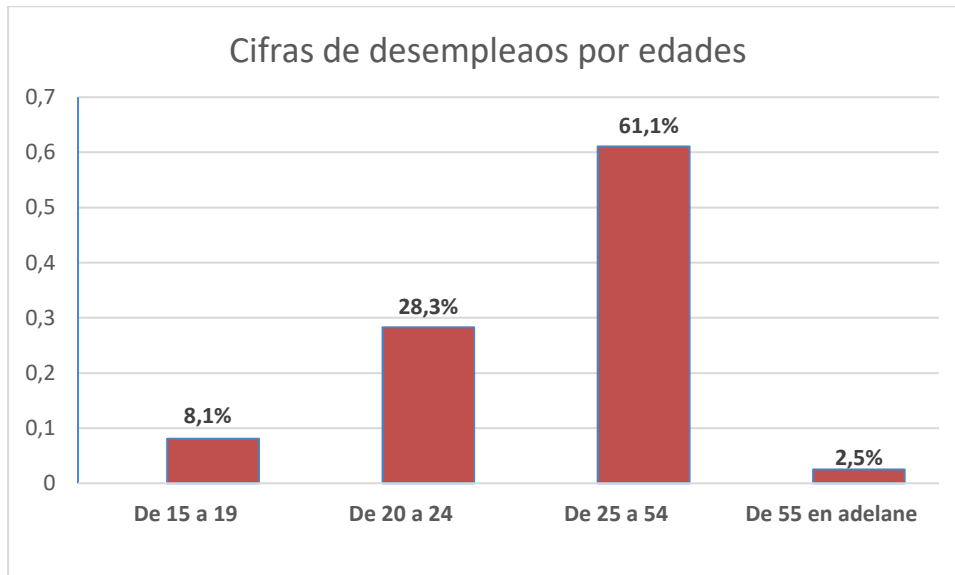


Fuente: (Vidal, 2020)

Con relación a las condiciones de empleabilidad en el 2010 la ciudad contaba con una población en edad para trabajar (PET) de 284.089, una población económica activa (PEA) de 257.063 y una población económicamente inactiva (PEI) de

11.303; las cifras de desempleados ascendieron a 163.785 personas; tasa de desempleo que ha venido en crecimiento derivado por el incremento de fuerza laboral. (Mintrabajo, 2012)

Tabla 13 Población desocupada según rango de edad.



Fuente: (Vidal, 2020)

Según datos de la cámara de comercio el grupo de edad con mayor porcentaje de desempleados son personas entre los 25 y los 54 años de edad con el 61,3% total del total de desempleados de la ciudad, esta tasa de desempleo es superior comparadas con ciudades como Barranquilla (10,3%) Cartagena (10,5%) y Santa Marta (9,7%). (Mintrabajo, 2012)

Teniendo en cuenta que la población de Buenaventura en su mayoría está conformada por población joven, es preocupante que sea precisamente este rango el que presente mayor tasa de desempleo, lo que hace evidente la falta de capacidad de los sectores económicos para generar empleo a la población de Buenaventura, tanto del sector económico como del empresarial presentan esta carencia en la capacidad de generar empleo, a esto se le agrega la falta de capacitación gubernamental para el distrito de Buenaventura en la parte de emprendimiento, lo que también ayudaría a que la población creara micro empresas que ayudarán a mejorar las tasas de empleo, y no se puede dejar de lado también la capacitación al personal para poder aprovechar grandes ventajas que presenta el distrito como son los sectores pesqueros y turísticos, que bien

aprovechados generarían empleo y buenas fuentes de ingreso económico al distrito de Buenaventura.

En materia de género las diferencias en las cifras de desempleo entre hombres y mujeres en el rango de edad que supone la etapa de mayor productividad para un ser humano, no son tan significativas, mientras que los hombres entre 25 y 54 años de edad no tuvieron empleo en 2010 llegaron a 57mil, las mujeres desempleadas en este mismo rango y periodo llegaron a 43mil. (Mintrabajo, 2012)

La pesca en Buenaventura ha sido un sector importante en la economía local, el cual ha sido afectado por actividades ilícitas como el narcotráfico desvirtuando la esencia de los objetivos productivos, el sector industrial pesquero se encuentra actualmente minimizado de 205 flotas existentes solo 15 de ellas cuentan con documentación de las cuales operan 8 (Mintrabajo, 2012).

En la actualidad debido a todos estos acontecimientos la población Bonaverense lo que realiza es la pesca artesanal con el fin de subsistir, pues la mayor parte de la población que vive en terrenos ganados al mar son provenientes de la zona rural de Buenaventura, de los ríos como el Naya, Yurumanguí, Juanchaco, Ladrilleros, entre otros y su mejor fuente de ingreso o zona de labor es la pesca o cacería.



Figura 73. Pesca artesanal en Buenaventura.

Fuente: Elaboración propia

Todo esto lleva a una conclusión de análisis y es que a pesar de que existan la posibilidad de empleo como la que genera la industria portuaria, Buenaventura necesita explotar las otras ventajas que tiene al contar con un sector ecoturísticos y pesquero, deben estos sectores convertirse en una gran fuente de empleo e ingreso económico para el distrito.

7.4 Análisis demográfico

7.4.1 Evolución de la población

Buenaventura ocupa el 33% del área del territorio del departamento del Valle del Cauca, en el 2005 el distrito de Buenaventura contaba con un total de 328.753hab y para el año 2017 ya cuenta con una totalidad de 415.770hab, estimándose así que el crecimiento de la población para el 2020 porcentualmente sea similar al que se ha venido presentando se estima que para este año tendrá una totalidad de 440.989hab.

De esta totalidad de población Bonaverense, el 91% se encuentra ubicado en la zona urbana con un total de 378.351hab y el 9% se encuentra ubicado en la parte más amplia del territorio que es la zona rural con un total de 37.419hab. Buenaventura es el tercer territorio con mayor población en el departamento Valle Cauca con un 6,8% de la población total del departamento del Valle del Cauca antecedido por Palmira con 8% y Cali en primer lugar con el 48,1%, ver figura 73.

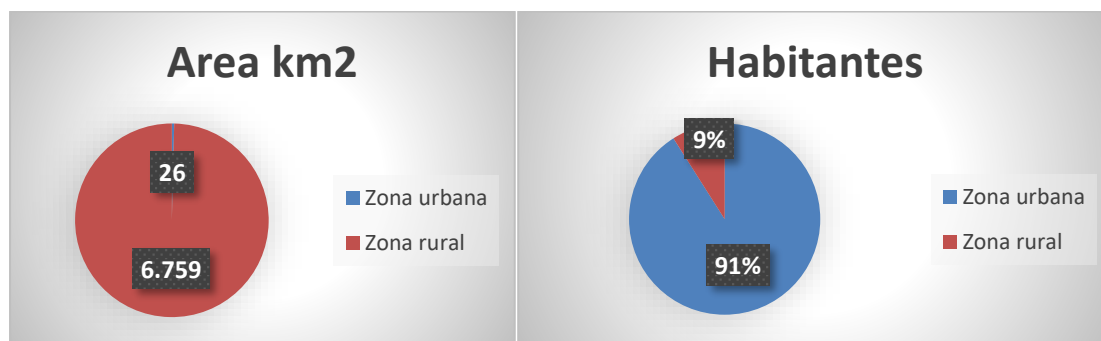


Figura 74. División de área y porcentajes de habitantes en Buenaventura.

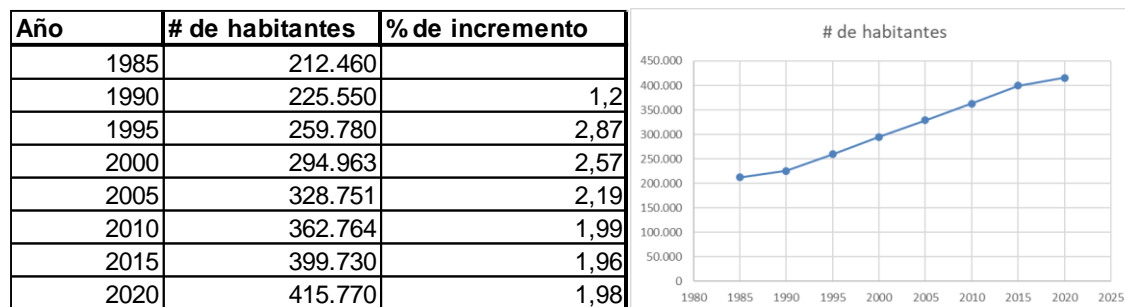
Fuente: demografía y población, Terridata

Como se puede observar en la tabla N.º 13, De acuerdo con los datos del DANE, Buenaventura cuenta con una superficie de 6.758km² para una densidad de 60hab por km², la cual está dividida en el área urbana una superficie de 26km² con una densidad de 14.374hab por km² y el área rural es de 6.759km² con una densidad



de 5hab por km². Buenaventura en los últimos años ha venido presentando un crecimiento de población en promedio de 1,9% año.

Tabla 14. Número de habitantes y porcentaje de incremento por año 1985-2020



Fuente: datos tomados del (DANE)

7.4.2 Caracterización de la población y dinámicas demográficas

En la pirámide poblacional del distrito de Buenaventura se observa que el mayor porcentaje de la población está entre las edades de los 00-24 años de edad, esta pirámide presenta un estrechamiento en las edades consiguientes, también se observa que en la población desagregada por sexo es mayor el número de mujeres con un 52,5% (198.633) y hombres solo un 47,5% (179.716) (DANE).

En el análisis de situaciones de salud modelo de los determinantes sociales de salud en el distrito de Buenaventura, realizado por el ministerio de salud del valle del cauca, en el párrafo **1.2.1 Estructura demográfica:** En la pirámide poblacional se observa que en el 2005, la base de la pirámide que corresponde a las edades más jóvenes comenzaba a estrecharse, encontrándose la mayor proporción de la población entre las edades de 15 a 19 años, en el año 2017 se observa una pirámide en transición demográfica observando un base más estrecha hasta las edades de 19 años, siendo el crecimiento homogéneo en esas edades, y presentando un aumento gradual a partir de los 20 años, la población adulta mayor en este año creció levemente y muy similar la proporción a la encontrada en el 2005, la proyección para el 2020 se observa que asumiendo que la dinámica poblacional sea la misma en ese año con respecto a años anteriores, observaremos que la proporción de edades más jóvenes es menor y va creciendo levemente las edades más avanzadas.

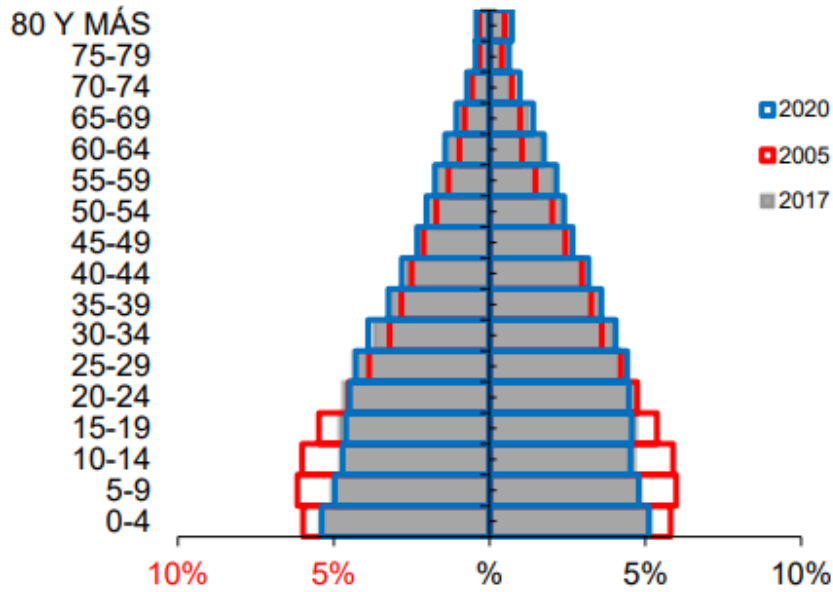


Figura 75. Pirámide poblacional de Buenaventura 2005 – 2017 – 2020.

Fuente: DANE

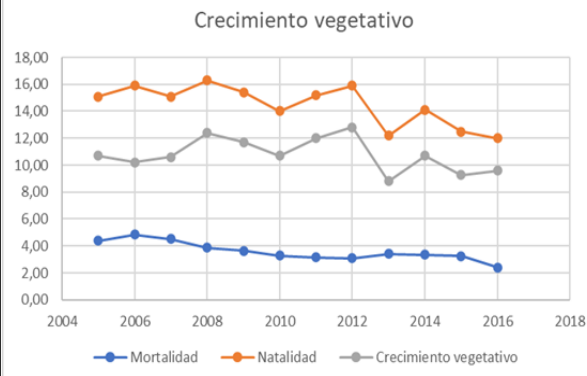
Ciclo vital	2005		2017		2020	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Primera infancia (0 a 5 años)	46.723	14,2	52.610	13	55.114	12,5
Infancia (6 a 11 años)	47.904	14,6	48.536	11	50.635	11,5
Adolescencia (12 a 18 años)	52.142	15,9	55.152	13,5	56.719	12,9
Juventud (14 a 26 años)	84.783	25,8	101.700	24	103.666	23,5
Adultez (17 a 59 años)	112.155	34,1	238.301	57	173.296	39,3
Persona mayor (60 años y más)	21.580	6,6	37.039	9	42.204	9,6

Figura 76. Proporción de la población por ciclo vital de Buenaventura 2005-2017-2020

Fuente: (Salud, 2017)

Tabla 15. Análisis de crecimiento vegetativo en Buenaventura 2005-2016

año	Mortalidad	Natalidad	Crecimiento vegetativo
2005	4,40	15,10	10,70
2006	4,84	15,90	10,20
2007	4,52	15,10	10,60
2008	3,87	16,30	12,40
2009	3,64	15,40	11,70
2010	3,27	14,00	10,70
2011	3,14	15,20	12,00
2012	3,08	15,90	12,80
2013	3,40	12,20	8,80
2014	3,34	14,10	10,70
2015	3,24	12,50	9,26
2016	2,39	12,00	9,60





Fuente: (Salud, 2017)

Tasa bruta de natalidad: el año en el que se presentó un mayor índice de natalidad en Buenaventura fue en el 2008 de 16,30 nacidos por cada 1.000hab y luego fue presentando un pequeño descenso, aunque en el 2012 repuntó con un valor de 15,9 nacidos por cada 1000hab.

Tasa de mortalidad: se puede observar en la tabla 14, que el índice de mortalidad por cada 1000 habitantes ha ido disminuyendo en la línea del tiempo presentando así en el año 2016 un índice de menos de 3 fallecidos por cada mil habitantes.

Crecimiento vegetativo: siendo esta una resta de las anteriores tasas, natalidad menos mortalidad se observa que esta línea va muy acorde con la tasa de natalidad ya que de igual manera el crecimiento vegetativo con mayor índice fue en el año 2012 con 12,8 habitantes por cada 1000 habitantes.

7.4.3 Fenómeno migratorio

En la actualidad en Buenaventura se presenta un alto índice de desplazamiento, si bien la diferencia que existe a nivel poblacional entre la zona rural y la zona urbana de 8% y 92% respectivamente, se da debido a la necesidad que tiene la población en búsqueda de mejorar sus niveles de educación y a su vez el nivel de vida.

También se presenta un alto índice de desplazamiento forzado causado por el conflicto armado:

“Por su posición geoestratégica en Buenaventura se presentan casi todos los hechos victimizantes (establecidos en la Ley 1448 de junio 10 de 2.011). Desde el año 2000, el hecho victimizante que más se presenta es el desplazamiento forzado en un 95%. Se infiere que los hechos victimizantes como Actos Terroristas/Atentados/Combates/Hostigamientos inciden bastante en el desplazamiento forzado masivo, unas 394 personas en promedio. De acuerdo con la Unidad para la Víctimas, de las 8.553.416 personas registradas como Víctimas de Conflicto armado en la Unidad para las Víctimas al enero de 2020, el 12,1% (1.039.256) son Negro, Afrocolombianos, Palenqueros y Raizal. El Valle del Cauca con 147.968 (14,2%) es el departamento con mayor número de Víctimas

Afrocolombianas, Negras, Palenqueras y Raizales (ANPR), seguido por Nariño y Chocó". (Vidal, 2020)

En términos de género las mujeres son las más afectadas en cuanto a ser víctimas de desplazamiento, en el año 2005 se reportó un total de 73.902 víctimas de desplazamiento, teniendo un porcentaje del 58,6% son mujeres (43.338) con edades entre los 20 y 39 años de edad y hombres víctimas de desplazamiento con un porcentaje del 41,4% (30.210) entre los 10 y los 29 años de edad, ver figura N.º 76

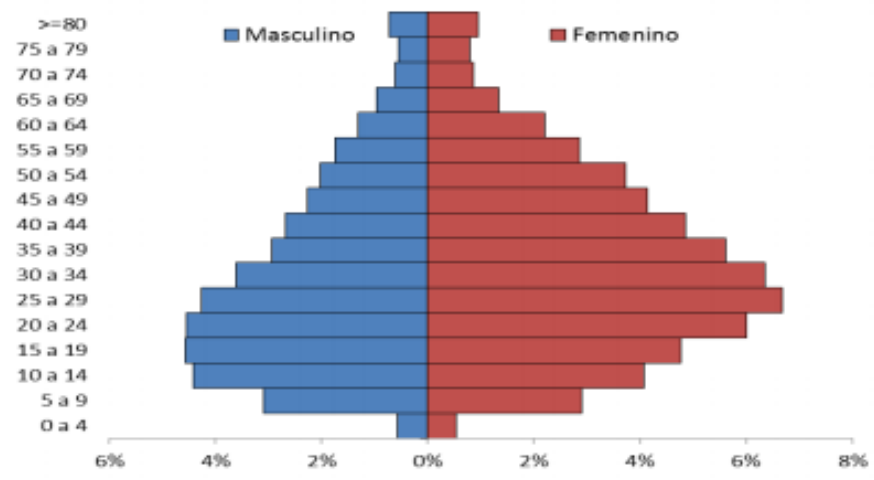


Figura 77. Distribución de personas víctimas de desplazamiento por edad quinquenal y sexo año 2015

Fuente: (Salud, 2017)

7.5 Análisis social

7.5.1 Cohesión social y renta disponible

Es evidente que en el distrito de Buenaventura la cohesión social se encuentra infravalorada, es debido a la falta de empleabilidad en los diferentes sectores de población vulnerable, ya que el pueblo no puede estar de acuerdo en una población donde el desempleo y la retracción progresiva se encuentra siempre en aumento.

Buenaventura en general es una población que se encuentra rezagada por el gobierno nacional, pues no es observada como una población para generar oportunidades o inversión en desarrollo para la comunidad, caso de esto es la visible desigualdad que presenta en oportunidades de empleo y el alto índice de

pobreza y miseria que allí se presenta, con un porcentaje en el año 2010 del 13,46% de la población lo que equivale a 48.822 personas y para el 2016 solo el 7% de la población se encontraba en estado de cotizante al sistema general de seguridad social, de los cuales el 57% eran hombres y el 43% mujeres, todo esto lleva a que aumente el riesgo de pobreza en las familias y disminuye lo que es la cohesión social desde el punto de vista de la igualdad de condiciones en el distrito.

Esta gran problemática lleva a otra, ya que el distrito de Buenaventura cuenta con 12.474 personas que habitan en viviendas que no tienen las condiciones básicas para vivir y otras 67.121 viven en casas que no cuentan con condiciones vitales y sanitarias mínimas, como: acueducto, alcantarillado, electricidad. (Mintrabajo, 2012)



Figura 78. Zonas vulnerables.

Fuente: Elaboración propia

7.5.2 Zonas de mayor conflicto social

El distrito de Buenaventura en general presenta una exclusión social, la cual ha permitido que cada vez aumente más la pobreza en la población, esto ha llevado a que exista un mayor nivel de conflicto social, pues todas estas cosas hacen permeable a la población para que se sumerja en ella asuntos ilegales como son los grupos al margen de la ley que realizan reclutamientos de niños y jóvenes para participar en estas actividades delincuenciales.

Las zonas más afectadas por la exclusión social son las identificadas como zonas urbano-rural o zonas de bajamar que también se denominan terrenos ganados al



mar, en la actualidad más del 30% de la población Bonaverense se encuentra instalada en este sector, el cual necesita que se apliquen medidas de prevención frente a riesgos naturales como tsunamis, maremotos y otras situaciones naturales, también es necesario que en estos sectores se puedan implantar la prestación de servicios básicos como son: agua potable, alcantarillado, electricidad e incluso la falta de espacios públicos y recreativos para la comunidad. Por el contrario, como muestra de la exclusión social lo que se quiere es despojar de estos territorios a las personas quienes por ley como es la ley 70 de 1993 que denomina estos espacios como terrenos colectivos ya que son terrenos construidos por sus ancestros, la finalidad del despojo de la población de estos territorios es cederle estos espacios a inversionistas y empresarios para que realicen allí actividades que lucran a un sector privado y no a la comunidad en general.

Es contradictorio que el puerto de Buenaventura como principal puerto de Colombia y siendo uno con avances tecnológicos de última generación, tenga una población colindante que presente atrasos urbanos y deficiencias económicas importantes, como altos índices de pobreza. Para la fecha del 2017 se identificó que el 64% de su población es considerada pobre 9,1% está en la miseria y el 62% se encuentra desempleada, además de esto como se nombró anteriormente falta la prestación de servicios públicos teniendo solo el 76% de la población cuenta con acueducto intermitente, el 60% con alcantarillado y la cobertura de educación media es solo del 22%. (Gerardo Ardila, 2018).

A continuación, se observará en un plano de la zona urbana de Buenaventura donde se encuentran ubicadas las zonas más afectadas por conflictos sociales generados por grupos al margen de la ley, sectores que son seleccionados de manera estratégica para los interesados en seguir realizando actividades ilegales.

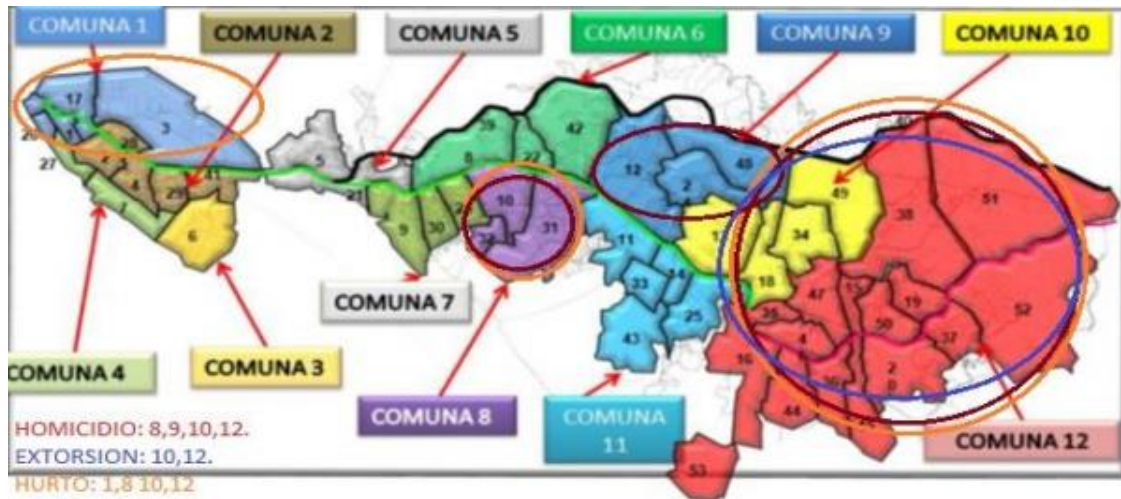


Figura 79. Mapa de conflicto social por grupos ilegales.

Fuente: Plan de Desarrollo Distrital 2020-2023 "Buenaventura Digna" (abril -2020)

En la figura N.º 78 se enmarca las zonas donde La violencia por los grupos al margen de la ley, representados en bandas criminales y grupos armados ilegales, tiene una mayor incidencia, con lo que se concluye que se concentra en situaciones geográficas y condiciones sociales particulares, representadas en el mapa de localización por comunas del año 2016 y del Departamento de Seguridad de las Naciones Unidas: comuna 2 y 4 (barrios de bajamar y la zona de Pueblo Nuevo donde se ubica la Galería (Plaza de mercado), sitio de disputa permanente de los actores armados por el control de la extorsión y los carteles de alimentos. Le siguen la comuna 12 (por desplazamiento forzado provocado por la disputa territorial en especial de los barrios que tienen salidas fluviales) y la comuna 7 (Barrio Juan XXIII) por ser una zona comercial cercana al estero que favorece la entrada de armas. (Vidal, 2020)

7.5.3 Elevadas tasas de criminalidad

Buenaventura es un territorio que ha sufrido muchas situaciones de criminalidad y masacres, debido a su ubicación geográfica, estratégica que también permite el movimiento de elementos ilegales, como es el ingreso de armas o también ha servido de rutas de acceso del narcotráfico, es por este motivo que constantemente se encuentran en una disputa por el territorio, tratando los diferentes grupos al margen de la ley, de quedarse con las rutas o territorios para realizar actividades ilícitas.

Entre 1995 y el 2013 en Buenaventura se cometieron al menos veintiséis masacres que dejaron más de doscientas víctimas mortales en la zona urbana y rural, veinte de ellas se presentaron entre los años 2000 y 2003, como se puede observar en la figura N.º 79, datos del Registro Único de Víctimas (RUV) indican que 189.420 personas 45,5% de la población Bonaverense es víctima del conflicto armado. (Gerardo Ardila, 2018)

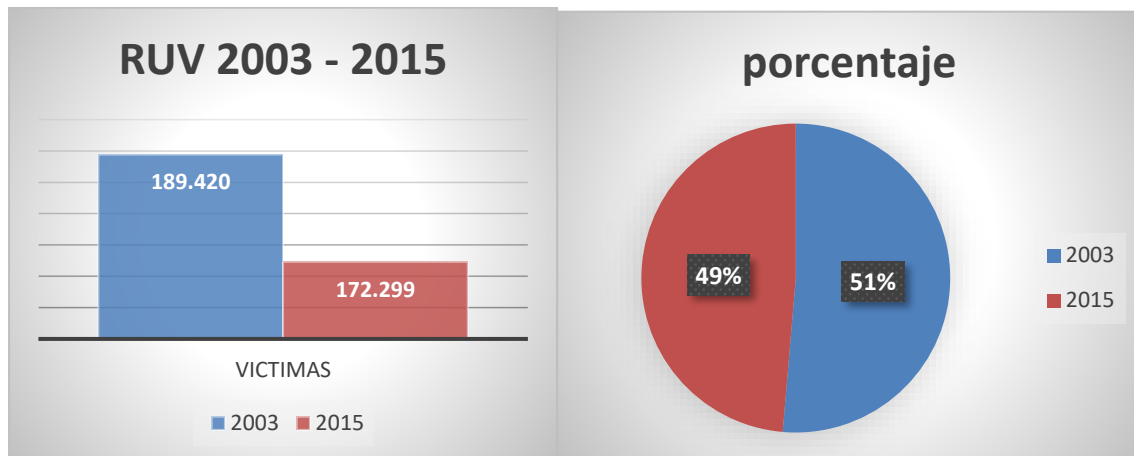


Figura 80. Porcentaje y cifras de víctimas en Buenaventura entre 2013 & 2015

Fuente: (Gerardo Ardila, 2018)

Para la fecha del 2015 en el cierre del 31 de diciembre del 2015 el RUV presentó un total del 43,1% de la población es decir que 172.299 personas fueron víctimas del conflicto armado, según datos de tablas y ficheros de terridata en base a la fuente del DNP, a partir de la información del ministerio de defensa nacional y el DANE se presentó en el 2017 una tasa de homicidios de 17,1 habitantes por cada 100.000 habitantes.

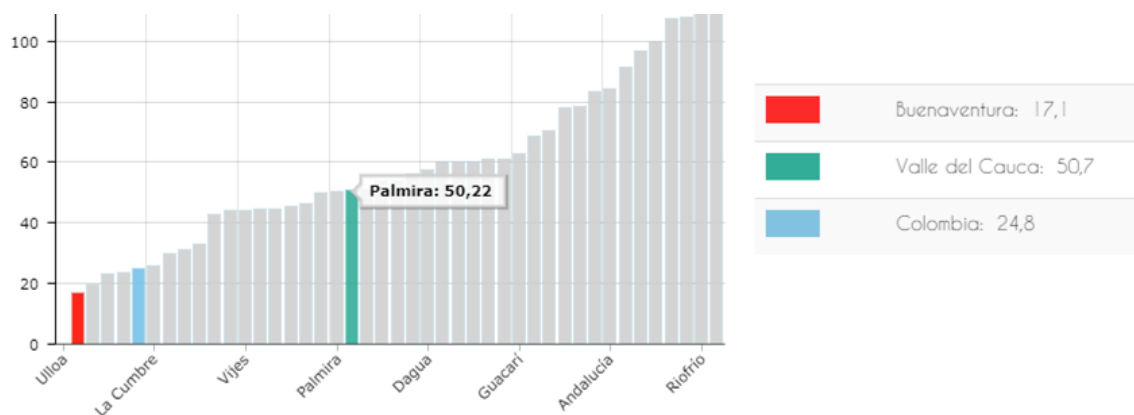


Figura 81. Tasa de homicidios por cada 100.000 habitantes en Buenaventura 2017.

Fuente: conflicto armado y seguridad (terridata)



7.5.4 Nivel de salud para la población

El sistema de salud del distrito de Buenaventura presenta muchas carencias actualmente que van desde la falta de equipamientos como también la falta de personal especializado para prestar el servicio médico, existe en Buenaventura una muy frágil estructura de la red prestadora de servicios que no permite realizar una atención integral y de calidad para los habitantes.

Buenaventura actualmente no cuenta con una instalación de salud pública de mediana o alta complejidad, lo que lleva a que la única entidad (privada) con este nivel de complejidad presente saturaciones. También la mayor parte de las personas en situaciones delicadas de salud deben ser trasladadas a la ciudad de Cali, lo cual también es un problema debido que el tiempo de recorrido entre ciudades es de dos horas y treinta minutos tiempo estimado como exceso para una situación grave de salud.

Dentro de los indicadores oficiales de salud muestran lo grave de la situación:

Para el 2018 las principales causas de morir fueron enfermedades del sistema circulatorio con una tasa de 95,38 muertes por cada 100.000 habitantes.

Para el 2016-2017 fueron similares las cifras con una tasa de 95,93 y 80,93 por cada 100.000 habitantes, seguido por las demás causas con una tasa de mortalidad de 65,09 muertes por cada 100.000 habitantes y causas externas con una tasa de mortalidad de 48,03 por cada 100.000 habitantes.

Según el cálculo del censo DANE 2018 la tasa de mortalidad por enfermedades del sistema circulatorio se eleva con valor de 134,09 por cada 100.000 habitantes y de causas externas una tasa de 67,53 por cada 100.000 habitantes mostrando un panorama más preocupante. (Vidal, 2020)

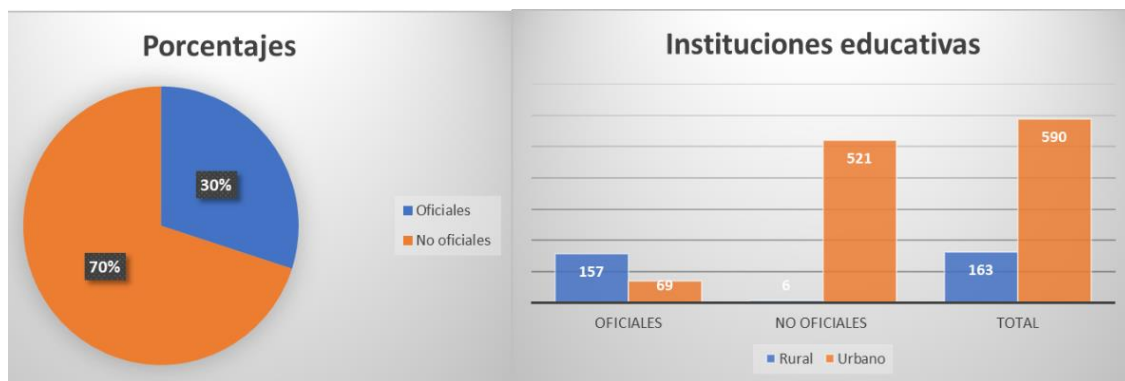
7.5.5 Análisis educativo

7.5.5.1 Nivel educativo de la población

El distrito de Buenaventura cuenta actualmente con 753 sedes educativas, de las cuales el 30% (226) son sedes oficiales y el 70% (527) son sedes no oficiales. De este número de instituciones educativas oficiales el 69,5% (157) sedes se encuentran ubicadas en la extensión más amplia del territorio de Buenaventura

que es la zona rural, pero que solo cuenta con el 9% de la población Bonaverense, esto con la finalidad de evitar la necesidad que la población de la zona rural de Buenaventura deba desplazarse a la parte urbana del distrito, por otro lado la parte urbana de Buenaventura que es donde se concentra la mayor parte de la población solo cuenta con el 30,5% (69) sedes educativas oficiales; en cuanto a instituciones no oficiales la mayor parte se encuentra en la zona urbana 98% (521) sedes educativas en la zona rural solo se encuentra el 2% (6) sedes educativas, ver tabla 15.

Tabla 16. Número de instituciones educativas



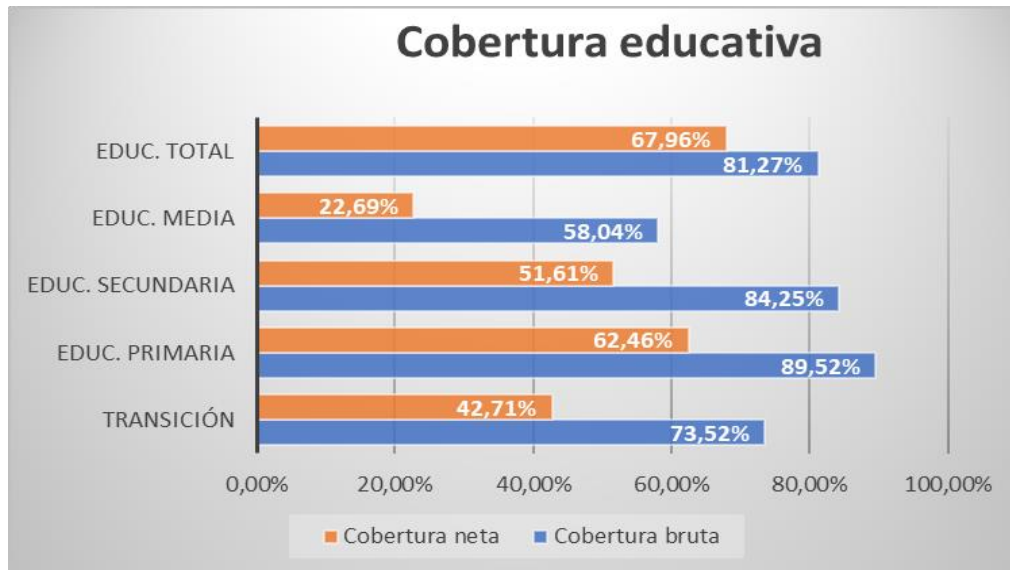
Fuente: Datos de educación fichas y tableros de Terridata

Adicionalmente, existe en el distrito 3 sedes educativas de régimen especial. De otro lado, en lo que atañe a la educación para el trabajo y el desarrollo humano, se registran en el territorio 64 establecimientos educativos en los cuales se desarrolla 455 programas de formación. (Vidal, 2020)

Se observa que la tasa de cobertura que es la que mide el porcentaje de alumnos que están en un determinado nivel educativo con relación a la población con la edad apropiada para cursar dicho nivel es mucho mayor que la cobertura neta en los diferentes grados educativos, teniendo en cuenta que la cobertura neta mide el porcentaje de estudiantes en cierto nivel educativo adecuado de acuerdo a su edad.

Tabla 17. Tabla de cobertura bruta y neta de educación en Buenaventura

	Cobertura bruta	Cobertura neta
Transición	73,52%	42,71%
Educ. primaria	89,52%	62,46%
Educ. secundaria	84,25%	51,61%
Educ. media	58,04%	22,69%
Educ. total	81,27%	67,96%



Fuente: fichas y tableros terridata

Se puede evidenciar en la tabla N.º 17, la cobertura bruta y neta son considerablemente más bajas en comparación a nivel departamental y nacional, siendo en la cobertura bruta un 16,92% más bajo a nivel nacional y 11,11% más bajo a nivel del Valle del Cauca y en la cobertura neta un 15,08% más bajo a nivel nacional y un 9,12% más bajo a nivel del Valle del Cauca.

Tabla 18. Comparación nacional, departamental y local de la cobertura de Buenaventura

	Colombia	Valle del cauca	Buenaventura
Cobertura bruta	84,88%	79,07%	67,96%
Cobertura neta	96,35%	90,39%	81,27%

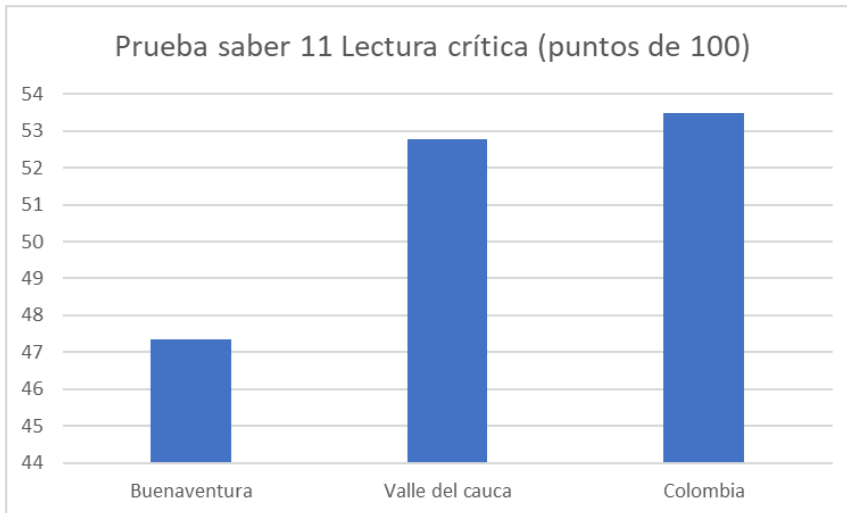
Fuente: extraído y modificado de fichas y tableros terridata

En la tabla N.º 18 se puede evidenciar que la calidad educativa de Buenaventura presenta bajos porcentajes en las pruebas nacionales, conocidas como pruebas saber, en comparación al departamento y al país, lo cual refleja la necesidad de

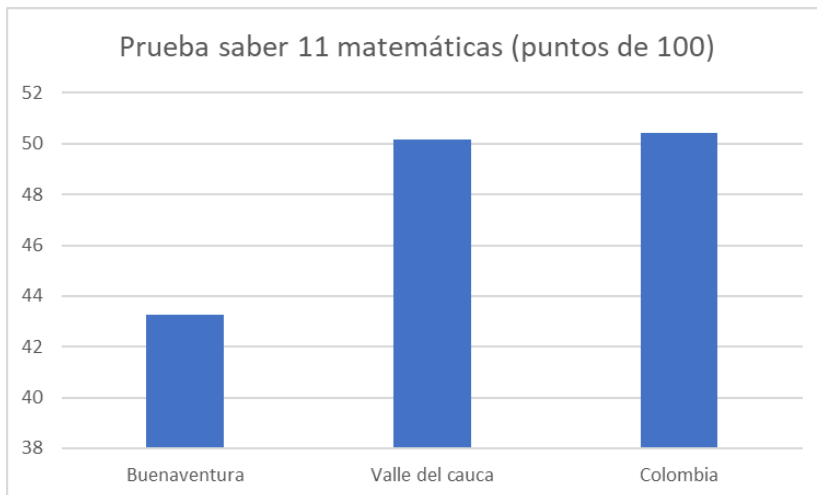


mejorar el nivel educativo del distrito, ocupando Buenaventura el último lugar a nivel educativo en las pruebas antes mencionadas, donde en las pruebas saber 11-matemáticas Buenaventura tiene una totalidad de 43,28pts, mientras que el Valle del Cauca y Colombia presentan 50,18pts y 50,42pts respectivamente y en las pruebas saber 11-lectura crítica Buenaventura tiene 47,35pts, mientras que Colombia y el Valle del Cauca tienen 52,79pts y 53,49pts respectivamente.

Tabla 19. Comparación nacional departamental y local de pruebas saber 11



Buenaventura	47,35pts
Valle del Cauca	52,79pts
Colombia	53,49pts



Buenaventura	43,28pts
Valle del Cauca	50,18pts
Colombia	50,42pts

Fuente: fichas y tableros de terridata



Los bajos desempeños en materia de calidad, demanda necesariamente realizar un esfuerzo consistente y sostenido en materia de cualificación y formación docente, en procura de una mejora significativa de las prácticas pedagógicas y en general de los procesos educacionales, sin descuidar el mejoramiento de las condiciones en los que éstos se llevan a cabo, especialmente en lo relativo a la necesidad de superar las deficitarias condiciones en materia de tecnologías de la educación, que pasa, en parte, por superar las deficientes condiciones en materia conectividad, pues de las 206 sedes educativas del distrito, tan sólo 62 se encuentran conectadas, aspecto mucho más crítico en el caso de la zona rural. (Vidal, 2020)

7.5.5.2 Absentismo escolar

Como se observó anteriormente la tasa de cobertura bruta también nos sirve para evaluar la capacidad que tienen las administraciones y centros educativos para mantener o llevar a las aulas la población que se encuentra en edades para ingresar en los diferentes grados escolares.

En el distrito de Buenaventura durante los últimos cuatro años la cobertura bruta ha decrecido pasando de un 84,99% en el 2016 a un 73,01% en el 2019, siendo el grado medio el más preocupante con un porcentaje de 56,05% en el 2019.

Tabla 11. Cobertura bruta de 2016-2019

Año	Transición	Primaria	Secundaria	Media	Cobertura Bruta
2016	74,61%	95,64%	85,96%	61,49%	84,99%
2017	77,16%	95,49%	87,8%	61,26%	85,76%
2018	73,52%	89,52%	84,25%	58,04%	81,27%
2019	55,29%	77,97%	79,61%	56,50%	73,01%

Fuente: (Vidal, 2020)

En cuanto a la tasa anual de deserción intra-anual Buenaventura ha venido presentando una disminución hasta el 2018 aunque en los años 2015-2016 presento unos picos con porcentajes del 3% y 4% respectivamente, pero para el año 2018 presenta un porcentaje de 1,77% mientras que Colombia presenta un porcentaje del 3,03%, Ver figura 81.

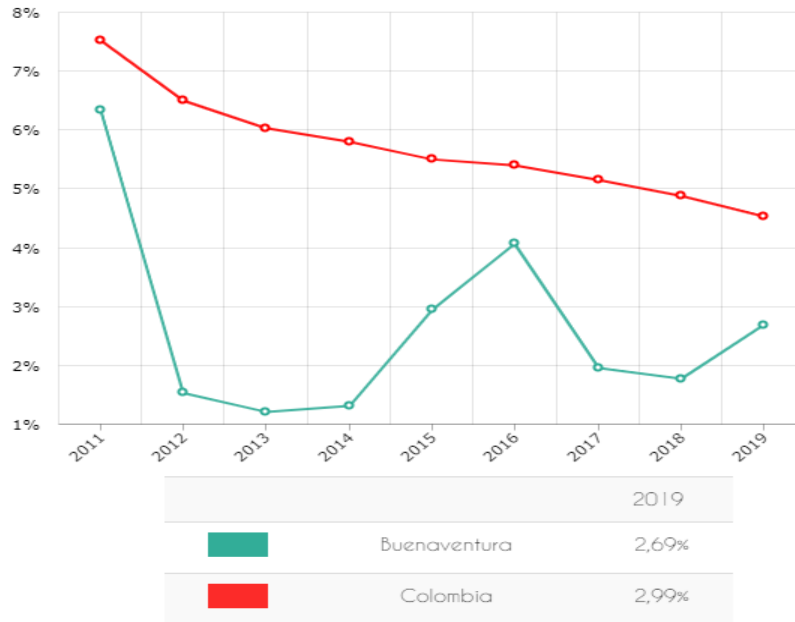


Figura 82. Índice de deserción anual en Buenaventura.

Fuente: fichas y tableros terridata

7.6 Gobernanza

7.6.1 Análisis de la administración electrónica y nuevas tecnologías de información y comunicación.

Buenaventura es uno de los territorios de Colombia que aún no cuenta con mayores avances tecnológicos en cuanto a redes y servicios para el ciudadano, que ayuden al fácil acceso de información sobre la ciudad.

En el distrito de Buenaventura actualmente no existe plataformas de información que ayuden al ciudadano a adquirir información básica como medios de transporte, redes o servicios, la única plataforma que se encuentra en el distrito es la de la administración distrital “buenaventura.gov.co” la cual en su mayoría muestra los planes y proyectos en desarrollo urbano de la ciudad, como son el POT 2003, también se presentan servicios en línea como portal tributario o registro de contribuyente.

En general al distrito de Buenaventura le falta aún muchos avances tecnológicos los cuales van ligados con el desarrollo urbano, sin embargo, cuenta con uno de los puertos más desarrollados en tecnología en Sudamérica y el más importante del país.



7.6.2 Análisis del marco competencial

En Colombia las entidades territoriales (Departamentos, Distritos, Municipios) en el marco del cumplimiento de los fines esenciales del estado establecidos en el artículo 2 de la constitución, tienen la responsabilidad de promover el desarrollo integral en sus territorios para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, garantizar la efectividad de los derechos y deberes consagrados en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política administrativa y cultural asegurando la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. (Vidal, 2020).

Buenaventura actualmente mediante la ley 1617 que lo declara como distrito especial industrial, portuario, biodiverso y ecoturístico le otorga facultad al alcalde y a la administración para tomar decisiones y realizar inversiones de forma más directa sin depender del departamento del Valle del Cauca y tener mayor conexión y acceso con la nación, esta normativa también ayuda a que el distrito pueda tener mayor inversión de forma recíproca a la economía que le genera al país sin tener que ser intervenida antes por el departamento del Valle, lo que también le permite que al tener mayor conexión con el gobierno nacional poder presentar mayores propuestas de mejoramiento urbano para el distrito y desarrollo para la comunidad.

Una de las exigencias actualmente en la gestión de planes de desarrollo distrital (PDT) es el seguimiento para su debida ejecución con la finalidad de observar que se cumplan los resultados de valor público, en los PDT se deben establecer los sistemas de seguimientos que permitan generar información útil para la toma de decisiones y orientación de la gestión pública al logro del resultado. (Vidal, 2020).

Es la ley 152 de 1994 la que traza las directrices para la formulación, seguimiento y evaluación tanto del Plan Nacional de Desarrollo (PND) como de los PDT.

Existen otras normativas que regulan la planeación en los territorios, como el decreto de ley 1222 de 1986 (régimen departamental), así como las incorporadas en las leyes 715 de 2001 (sistema general de participaciones y distribuciones de competencias nacionales y territoriales), 1551 de 2012 (organización y funcionamiento de los municipios) y 1712 de 2014 (transparencia y acceso a la información pública).



7.6.3 Análisis de los documentos de ordenamiento existentes

El distrito de Buenaventura actualmente cuenta con muchos planes estratégicos que se plantean con la finalidad de promover un desarrollo urbano para la comunidad, y mejorar las diferentes problemáticas como son el alto índice de desempleo, la situación de miseria que presenta la zona urbana de Buenaventura, pero sin embargo estos planes no se ven reflejados en lo que actualmente vive Buenaventura, aun no se observan mayores cambios y de los planes que se presentan es poco el porcentaje de los que se ejecutan llevando un atraso en el cumplimiento de ejecución o simplemente siendo abandonados en el proceso.

7.6.3.1 Plan de Ordenamiento Territorial

El plan de ordenamiento territorial vigente en Buenaventura es un plan que lleva más de 15 años de vigencia el cual ya debería ser cambiado por tiempo y además que este plan se realizó cuando Buenaventura aún era un municipio y no lo que es actualmente un distrito especial, por este motivo debería ser cambiado, además que en la ejecución de este está previsto para un cambio de mediano plazo de 10 años y máximo a largo plazo de 15 años, este plan de ordenamiento ya tiene hoy 15 años y no se ve aun la posibilidad de un nuevo plan de desarrollo el cual está en propuestas desde el 2010 que estaría terminado en el 2013. Aun así, este plan tiene muchas falencias en sus propuestas urbanas como son:

Pu1 Propuesta perímetro urbano y de expansión y comunas:

En el POT actual el límite de perímetro urbano sigue estando dividido solo por comunas y no por localidades las cuales al ser distrito hacen parte de la división político administrativa del territorio urbano de Buenaventura, además en este cuenta con 14 comunas y en la actualidad las 2 localidades cuentan con 12 comunas, las comunas 13 y 14 están sin nombrar ni identificar los barrios que les pertenece aunque probablemente en la comuna 14 se encuentre ubicado la propuesta urbana de viviendas de interés social para las personas reubicadas de bajamar (ciudadela San Antonio).



Pu2 propuesta de sistema vial

Dentro de esta propuesta se le apuesta muy poco a las vías paisajísticas y recorridos paisajísticos los cuales serán parte de las propuestas de espacios público y recreación para la comunidad.

Pu3 Propuesta de servicios públicos

En la zona urbana de Buenaventura aún existen muchos barrios y sectores que carecen de redes que presten los servicios públicos, como alcantarillado, agua potable, residuos y electricidad.

Pu4 Propuesta de espacio público y patrimonio

En las propuestas de espacio público existen pocas zonas identificadas como espacio público o zonas de recreación y en la identificación de patrimonios existen puntos no identificados en su mapa.

Pu5 Zonas de actividad económica

En la propuesta de economía para el distrito a lo que más se le apuesta es a la industria se continúa dejando de lado otras fuentes como son pesca (artesanal), turismo, e incluso agricultura, para la población Bonaverense sabiendo que aún era un plan para un municipio y no para un distrito especial que es el título que lleva Buenaventura hoy.

Pu6 Modelo territorial

Se necesita propuestas alternativas de transporte, ciclorrutas, transporte masivos y rutas de transporten que conecten la mayor parte de las zonas del territorio urbano de Bonaverense.

Todas estas son problemáticas que se presentan en el actual POT de Buenaventura el cual es evidenciado por apostarle más al avance y desarrollo de zonas industriales y portuarias que a otras zonas como la falta de espacios públicos o ambientales en la zona urbana de Buenaventura, además que este plan de ordenamiento es del 2003 cuando Buenaventura aún era un municipio, este plan debe ser modificado ya que Buenaventura paso a ser distrito especial y como tal su propuesta de desarrollo debe ser a nivel distrital en cuanto a espacio público, red de vías e incluso equipamientos institucionales: salud, educación, etc. Para el



mejoramiento e implementación de nuevas fuentes generadoras de empleo y economía, además de la propuesta de mejora y preservación de terrenos ganados al mar, entre estos y muchas otras cosas que necesita el cambio del POT vigente en Buenaventura.

7.6.3.2 Máster plan de Buenaventura 2050

La propuesta del plan maestro Buenaventura 2050 en un principio parece una propuesta más sensible con el territorio y la comunidad Bonaverense, este plan propuesto en el área urbana de Buenaventura tiene un buen desarrollo a lo largo de su propuesta, esto se da porque en el diagnóstico de esta propuesta se realizó de la manera adecuada y fue consultando con la comunidad en general cuales eran las afectaciones en el distrito y las mejoras que se necesitan, lo que se puede llamar un trabajo colectivo con la participación ciudadana de la población Bonaverense quienes son los realmente afectados por todo lo que sucede en el distrito.

Este plan maestro tiene un desarrollo planificado en diferentes fases:

Fase 1 periodo 2015-2018: En esta primera fase se realizan actuaciones clave en puntos estratégicos como el Malecón de Cascajal, el puente Piñal y el Pailón. La existencia del nuevo POT al final de esta primera fase debería encauzar las actuaciones de desarrollo urbano, que actualmente presentan notable dispersión y desorden (crecimientos ilegales en el dominio público y mezcla de usos no compatibles como el logístico y el residencial).

Fase 2 periodo 2019-2022: Debe continuar la dinámica de desarrollo de la ciudad de la etapa anterior, consolidándose la vía alterna-interna como frontera entre las actividades logístico-industriales y las residenciales. Por otra parte, se prevé la extensión de la ciudad (tejido mixto residencial y terciario) hacia el norte, entre los esteros Aguacate y Gamboa. Se prevé así mismo crecimiento residencial moderado hacia el estero San Antonio, asociado a la vía parque y a mejores conexiones con Simón Bolívar.

Fase 3 periodo 2023-2026: Continuarán las dinámicas de crecimiento hacia el norte, tanto industrial-logístico al este de la vía transversal aeropuerto-Pailón-Zides como residencial y terciario al oeste de esta vía. La ciudad también crece



alrededor de Cabal Pombo, y de la vía parque del estero San Antonio, y hacia el aeropuerto.

Fase 4 2027-2038: A la vez que se consolidan las dinámicas de las fases anteriores, la ciudad crece alrededor de los esteros Aguacate y Gamboa, siguiendo el desarrollo del puerto de Aguadulce. El desarrollo del aeropuerto también propicia el crecimiento hacia el sur.

Fase 5 2039-2050: En esta fase, se prevé el traslado de las instalaciones portuarias logístico-industriales que actualmente existen en la ciudad (SPRB y TCBuen), hacia los nuevos desarrollos portuarios al otro lado de la bahía. Buenaventura se convierte en una ciudad abierta al mar, con un puerto urbano con actividades compatibles con la actividad residencial y recreativa. La reconversión de los espacios logísticos ofrece una magnífica oportunidad para convertir definitivamente a Buenaventura en la Esmeralda del Pacífico.

Cada una de estas etapas tienen una fecha planeada dentro del cronograma de ejecución, pero es aquí donde está presentando fallas este plan maestro, porque a la fecha de hoy aún no termina de completar la fase 1.

Sin embargo es uno de los planes de desarrollo más acorde a lo que el distrito necesita, respetando los patrimonios culturales-ancestrales como son las viviendas palafíticas protegiéndolas de los riesgos naturales pero sin necesidad de reemplazarlas completamente a las familias que allí habitan, entendiendo que además de solo habitar el mar para estas familias también es una fuente económica e incluso su espacio público y de convivencia, teniendo presente que las calles también son otro espacio público donde se relacionan las personas, se realizan juegos, ventas y muchas actividades más dejando claro que la calle no es solo para transitar si no que se vive la calle.

Otro punto a favor de la comunidad que presenta este plan es la opción del desplazamiento de los puertos permitiendo que en las zonas que se encuentran actualmente los puertos sean convertidos en espacios recreativos, terciarios y de usos residenciales, lo que permitirá la relación de una real ciudad puerto ya que la ubicación de las nuevas instalaciones portuarias se encontrase ubicados al otro lado de la bahía frente a la actual instalación portuarias.



Se realiza una propuesta de un frente marítimo o fachada marítima y a su vez un corredor verde que ayudan a mitigar los posibles impactos que provocarían los riesgos naturales a las viviendas palafíticas que se encuentran actualmente en los terrenos ganados al mar.

En la mejora de la red viaria se propone una conexión completa del territorio urbano de Buenaventura, conectando de norte a sur y de occidente a oriente y caracterizando cada una de las jerarquías que tienen las diferentes calles, proponiendo además el mejor uso de la vía alterna interna para vehículos de carga pesada evitando que circulen por la vía de transporte público y disminuir el tráfico de la avenida Simón Bolívar y además, la propuesta de conexión de los diferentes puertos y terminales portuarios por medio de la continuidad de la vía férrea.

Una de las mejores propuestas dentro de este plan es la expansión urbanística, pero más que expandirse es la ocupación del suelo residencial vacío o lo que llaman completamiento de vacíos internos, pues es la mejor manera de ocupar el territorio de manera adecuada, evitando la continuidad de expansión hacia los lados (mientras no sea necesario) y mejor se reordena el territorio y se ocupa el suelo residencial que no está urbanizado.

En materia de presupuesto para la ejecución de este plan, este se acoge a la ley 1617 que ampara el distrito de Buenaventura no como municipio, sino como distrito especial, lo que ayuda a Buenaventura a poder realizar mejor inversión en el desarrollo, pues la ley 1617 en Artículo 127. Investigación, control y vigilancia de la biodiversidad, parágrafo 3º dice “de los recursos destinados por ley de regalías para ciencia y tecnología se deberán destinar 15% para realizar las estrategias de monitoreo, protección, recuperación y conservación de la biodiversidad del distrito de Buenaventura”.

A modo de resumen de 1,6 billones de pesos que tiene el Gobierno para incentivar el desarrollo de la ciencia y la tecnología de todo el país, 240 mil millones de pesos deben girarse a Buenaventura para fines que en principio no estarían relacionados ni con la ciencia ni la tecnología. (Findeter, 2014)



7.7 Análisis de riesgo

Una vez analizado el casco urbano de Buenaventura y las diferentes problemáticas que se presentan en todos los ámbitos, se estudiará cuáles son los riesgos a los cuales se deberá enfrentar esta estrategia de desarrollo para poder llevarla a cabo en su totalidad, riesgos los cuales pueden ser evitados y así finalizar cada una de las recomendaciones que se planteen en esta propuesta de estrategia de desarrollo en el distrito.

7.7.1 Participación social

Riesgo 1

Falta de sentido de pertenencia y propiedad del territorio

Medidas preventivas y correctores

Se necesita de una metodología que incluya a la mayor parte de la población Bonaverense en la construcción y desarrollo de la estrategia de desarrollo para Buenaventura.

Riesgo 2

Falta de cohesión social

Medidas preventivas y correctores

Se necesita que la población en general este de acuerdo en la estrategia de desarrollo urbano para Buenaventura y no creer que los avances urbanos son una amenaza para la cultura y el patrimonio de Buenaventura, entrando en controversia y evitando las propuestas de mejoramiento urbano.

7.7.2 Obstáculos políticos

Riesgo 1

Corrupción política

Medidas preventivas y correctores

En el distrito de Buenaventura los últimos 4 dirigentes (alcaldes) han ido a la cárcel por corrupción y robo de dineros que le pertenecían al desarrollo del distrito, para



esto se necesita que los proyectos sean ejecutados y vigilados por el gobierno nacional el cual pueda sancionar frente a cualquier anomalía que se presente.

Riesgo 2

Falta de competencia administrativa

Medidas preventivas y correctores

Se necesita de profesionales competentes que ayuden a programar, desarrollar y llevar acabo estos planes y estrategias de desarrollo.

7.7.3 Capacidad económica

Riesgo 1

Recursos económicos para el distrito de Buenaventura

Medidas preventivas y correctores

Se necesita de los recursos económicos que le pertenecen a Buenaventura que por ser distrito especial le son otorgados “regalías dadas por la ley 1617” pero que estas puedan ser realmente invertidas en el plan, investigación y desarrollo de Buenaventura.

Riesgo 2

Desvío de los recursos económicos

Medidas preventivas y correctores

Se necesita que el gobierno nacional vigile de forma constante la trascendencia y el uso de cada peso que se gestione en pro del desarrollo del distrito de Buenaventura.

7.7.4 Cambios administrativos

Riesgo 1

Falta de continuidad y de ejecución de la estrategia de desarrollo

Medidas preventivas y correctores

Se necesita crear una entidad que esté dentro de la administración pública del distrito, la cual no permita cambios en el plan, aunque cambie el alcalde, dirigente,



partido político, u otro que llegue y quiera cambiar la línea de desarrollo de la estrategia, siendo esta entidad siempre la encargada de ejecutar y llevar acabo todo lo relacionado con la estrategia y los planes de desarrollo.

7.7.5 Lineamientos con el POT

Riesgo 1

Todo lo que se propone debe quedar acorde con el posible nuevo POT

Medidas preventivas y correctores

La estrategia de desarrollo urbano sostenible que se propone debe ir de la mano con el nuevo plan de ordenamiento territorial y el plan maestro, pues son los actuales lineamientos que se deben seguir para las propuestas de desarrollo en el distrito.



8 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL ÁREA URBANA DE BUENAVENTURA.

A continuación, identificaremos cuales son las Debilidades, Amenazas, Fortaleza y Oportunidades que se presentan en el casco urbano de Buenaventura.

8.1 D.A.F.O del área urbana

9.1.1 ANÁLISIS FÍSICO	
DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">➤ Alto nivel de viviendas ocupando el DPMT.➤ Falta de urbanización en el territorio urbano.➤ La ciudad no es observada mas que por el puerto.➤ Carencia de servicios públicos básicos.➤ Falta de espacios públicos.	<ul style="list-style-type: none">➤ Tiene Buenaventura el puerto principal del país.➤ Presenta en Buenaventura gran área rural como territorio a conservar (turismo).
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">➤ Falta de ayuda a nivel nacional.➤ Despojo a la población de terrenos colectivos.➤ Falta de vías de comunicación.➤ Terrenos urbanizables sin desarrollo.➤ Barrios marginados.➤ Contaminación al mar.➤ Saturación de infraestructura viaria.➤ No hay alternativa de movilidad.➤ Crecimiento desorganizado.	<ul style="list-style-type: none">➤ La isla tiene alto porcentaje de terrenos ganados al mar.➤ Existe mucho territorio por urbanizar.➤ Alternativa de explotar el turismo.➤ Propuesta de mejoramiento vial.➤ Explotación de la Infraestructura de la vía férrea.



9.1.2 ANÁLISIS MEDIO AMBIENTAL Y CONDICIONES CLIMÁTICAS

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ No existen zonas verdes en el área urbana de Buenaventura. ➤ Mal uso de las zonas verdes (como zonas residenciales). ➤ Carencia de servicio de agua potable. ➤ Red hídrica obsoleta. ➤ Falta de un centro mas amplio de almacenamiento de agua potable. ➤ Falta de mantenimiento en la red de saneamiento. ➤ Falta de un pozo de descarga de la red de saneamiento. ➤ Falta de recolección de residuos en los barrios. ➤ Falta de ayuda a los recicladores. ➤ Altos niveles de ruidos. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Buenaventura cuenta con muchas fuentes hídricas. ➤ No se presentan riesgos por torrenciales. ➤ Protección ante amenaza de tsunami. ➤ Baja cantidad de tratamiento para potabilizar el agua.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Riesgos naturales en zonas vulnerables. ➤ Colapsos de la única planta de potabilización. ➤ Falta de tratamiento final para residuos solidos. ➤ Falta de métodos que ayuden a mitigar el ruido. ➤ Gran parte de la isla presenta riesgo de inundación. ➤ Se presentan riesgos de amenazas sísmicas. ➤ La no implementación del plan de gestión integral de residuos solidos. ➤ Las viviendas no están preparadas para soportar los desastres que puedan ocasionar los riesgos naturales 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Buenaventura cuenta con parques regionales que aportarían al turismo. ➤ Alto índice de lluvia para subsanar la falta de agua potable. ➤ Existencia de una propuesta y modelo de recolección de aguas lluvias de parte de la Universidad del Pacifico para el distrito. ➤ Existen propuestas de desarrollo para mejorar y recuperar estos espacios verdes

9.1.3 ANÁLISIS ECONÓMICO

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Alto índice de pobreza y desigualdad. ➤ Las actividades terciarias son la mayormente realizadas en Buenaventura como fuente económica. ➤ Falta de empleo para la población joven. ➤ Falta de competitividad en los sectores económicos y empresas para generar empleos. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Buenaventura presenta al puerto la fuente económica mas importante del país. ➤ Existen posibilidades de empleo generados por la industria portuaria
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Alto índice de empleos ilícitos. ➤ Cada año aumentan los índices de desempleo. ➤ Falta de capacitación a la población Bonaverense. ➤ El narcotráfico ha ocupado la economía que genera la pesca. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Explotar la economía por parte del turismo ➤ Medios de economía por explotar: Pesca, agricultura, maderero, agroforestal.



9.1.4 ANÁLISIS DEMOGRÁFICO

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">➤ La mayor parte de la población Bonaverense se encuentra en la parte urbana siendo la parte mas pequeña del distrito.➤ Las mujeres son las mas afectadas por el desplazamiento.	<ul style="list-style-type: none">➤ No varia la cantidad de población joven.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">➤ Disminución del crecimiento vegetativo en la población.➤ Alto índice de desplazamiento forzado.	<ul style="list-style-type: none">➤ Se mantiene el porcentaje de población joven.

9.1.5 ANÁLISIS SOCIAL

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">➤ Población rezagada por la nación y el departamento.➤ Alto índice de conflicto social.➤ Falta de espacio publico y recreativo.➤ Carencia en el sistema y equipamiento de salud.➤ No existencia de hospital publico de complejidad alta.	<ul style="list-style-type: none">➤ Disminución de la tasa de deserción educativa en los últimos años.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">➤ Alto índice de viviendas en condiciones no optimas para habitar.➤ Los inversionistas quieren despojar a la población ubicada en los terrenos ganados al mar, para invertir en negocios que no beneficien en gran porcentaje a la población de dicho territorio.➤ Alto porcentaje de pobreza, miseria y desempleo.➤ Alto nivel de criminalidad.➤ Amenaza por parte de los grupos armados.➤ Mucho tiempo de desplazamiento para llegar a la ciudad de Cali, donde existe un hospital de complejidad alta.➤ Aumento de tasa de mortalidad por enfermedades.	<ul style="list-style-type: none">➤ La mayor parte de las sedes oficiales en la zona rural.➤ Existencia de medicina natural como medicina alternativa.



9.1.6 ANÁLISIS EDUCATIVO

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">➤ Mayor porcentaje de sedes educativas no oficiales, frente a las oficiales.➤ El casco urbano de Buenaventura solo tiene 69 sedes educativas oficiales.➤ Falta de incentivos a la población joven para ingresar a la educación.➤ Baja calidad educativa en comparación al departamento y a la nación.	<ul style="list-style-type: none">➤ Disminución de la tasa de deserción educativa en los últimos años.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">➤ Mayor acceso de la población a sedes no oficiales por falta de cupos en instituciones oficiales.➤ Falta de docentes capacitados.➤ .	<ul style="list-style-type: none">➤ La mayor parte de las sedes oficiales en la zona rural.

9.1.7 GOBERNANZA ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN ELECTRÓNICA Y NUEVAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">➤ Buenaventura no presenta mayores avances tecnológicos en la administración.➤ Falta de plataformas de información.➤ La información que se le brinda a los ciudadanos es poca o nula.	
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
	<ul style="list-style-type: none">➤ Existe una plataforma digital y la información brindada destaca los planes y proyectos de desarrollo urbano.



9.1.8 ANÁLISIS DEL CONTEXTO TERRITORIAL

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">➤ Falta de inversión en el territorio urbano para mejorar el distrito.➤ Buenaventura carece de desarrollo urbano y sus servicios básicos son deficientes.	<ul style="list-style-type: none">➤ Variedad cultural, la cual aporta con el turismo a la economía.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
	<ul style="list-style-type: none">➤ Excelente ubicación geográfica, para el comercio exterior.➤ Relación directa con el mercado internacional mediante el océano Pacífico.➤ Territorio colombiano con mayor diversidad como atractivo turístico.➤ Buenaventura es un lugar que se presta para futuras inversiones empresariales.

9.1.9 ANÁLISIS DEL MARCO COMPETENCIAL

DEBILIDADES	FORTALEZAS
	<ul style="list-style-type: none">➤ Mayores regalías
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
	<ul style="list-style-type: none">➤ La ley 1617 declara a Buenaventura como distrito lo que le permite mayores regalías e interacción directa con la nación.➤ Mayores regalías para invertir en investigación y desarrollo para el distrito.➤ Con la ley 1617 la economía que Buenaventura genera al país es mas reciproca al no ser intervenida por el departamento vallecaucano.



9.1.10 ANÁLISIS DE LOS DOCUMENTOS DE ORDENAMIENTO EXISTENTE

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">➤ El POT (plan de ordenamiento territorial) actual esta obsoleto, ya que tiene mucho tiempo sin ser renovado.➤ El actual POT presenta muchas falencias en su propuesta de desarrollo.➤ No se presenta en el actual POT propuestas alternativas de transportes masivos.	
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
	<ul style="list-style-type: none">➤ Se necesita ser renovado el POT (plan de ordenamiento territorial).➤ La propuesta del plan maestro va mas acorde con las necesidades presentes de los Bonaverense.➤ En el plan maestro se apuesta por mantener las viviendas ubicadas en terrenos ganados al mar y de forma segura.➤ El plan maestro propone desplazar el puerto, sacándolo del casco urbano de Buenaventura.➤ El plan maestro propone nuevos senderos ecológicos, mayor conexión de vías.➤ El Plan Maestro plantea mejorar la red viaria conectando diferentes zonas del territorio nacional con las terminales del puerto.➤ Se plantea el adecuado aprovechamiento del suelo residencial vacío.

9.1.11 ANÁLISIS DE RIESGO

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">➤ Falta de participación social.➤ No existe cohesión social en el territorio.➤ Falta de sentido de pertenencia➤ Falta de competencia administrativa➤ Cambio de decisiones con los cambios de gobierno.	
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">➤ Corrupción política.	



8.2 Definición de los objetivos estratégicos que se pretenden lograr

8.2.1 Físico espacial

Meta: Buenaventura Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico.

Buenaventura es un territorio especial con muchas características a desarrollar o explotar que ayudarían a mejorar el uso del espacio y el territorio con todas sus virtudes que lo caracterizan, por eso este eje es diseñado para mostrar que objetivos estratégicos plantear para el territorio Bonaverense.

Objetivos estratégicos

- Diseñar un adecuado uso del espacio territorial
- Mejora de espacios públicos sostenibles
- Mejora del sistema de servicios de movilidad turística
- Crear independencia del sistema portuario que ayude al territorio Bonaverense
- Hacer de Buenaventura un territorio competitivo, amable y sostenible creando espacios de circulación peatonal y sistemas de transporte alternativos, que permitan la baja contaminación en el territorio y la amplia posibilidad de transporte.

8.2.2 Medio ambiente

Meta: Buenaventura Ecológica, Ambiental y Sostenible

En el ámbito ambiental se apuesta por preservar los espacios naturales y ecológicos que posee el territorio, además de promover el uso e implementación de zonas verdes y espacios públicos que permitan de este territorio un área ambientalmente sostenible.

Objetivos estratégicos

- Creación de espacios públicos.
- Mejorar la calidad ambiental en el territorio, disminuir contaminación de ruidos y contaminación atmosférica.



- Diseñar y preservar zonas verdes en el área urbana.
- Aprovechamiento y explotación adecuada de las fuentes hídricas para servicios de agua potable, mejorando el ciclo del agua.
- Crear sistema adecuado para recolección y tratamiento de residuos.
- Mejorar la red de saneamiento y agua potable para garantizar servicio de calidad.
- Implantar estrategias para mitigar riesgos en zonas vulnerables
- Preservar la biodiversidad de Buenaventura como los esteros, parques naturales, senderos ecológicos, entre otros
- Fomentar la reutilización y el reciclaje para mantener un territorio sostenible.

8.2.3 Educativo

Meta: Buenaventura Distrito educativo capacitado

La estrategia educativa apuesta por mejorar los índices de los niveles educativos haciendo de Buenaventura un territorio competitivo y creando jóvenes competentes, con la capacidad de poder incrementar el nivel de innovación e investigación en el distrito.

Objetivos estratégicos

- Garantizar equipamientos necesarios para incentivar a la población Bonaverense a capacitarse.
- Mantener la metodología que ayuda a disminuir los índices de deserción de la población en los centros educativos.
- Fomentar a la capacitación de los docentes en los centros educativos.
- Crear metodología para aumentar los cupos en instituciones públicas para la población vulnerable y de bajos recursos.
- Capacitar de manera idónea a los jóvenes Bonaverenses para aumentar los niveles educativos y que los jóvenes sean competentes a nivel nacional.



- Descentralizar las sedes principales de la zona urbana en el territorio.

8.2.4 Socio-económico

Meta: Buenaventura crecimiento económico, social, distrital y polo de atracción nacional.

La finalidad de este ámbito es poder ayudar a fortalecer e implementar mecanismos que impulsen el crecimiento económico de Buenaventura, mermando la dependencia del sector portuario para la economía local y fortaleciendo otras fuentes como: el turismo, la pesca, el agrícola, entre otros; para así por medio de este ayudar a mejorar el ámbito social, creando mejores empleos que ayuden a mejorar el estilo de vida de los habitantes y mejorar los equipamientos necesarios para la comunidad: de salud, de educación, para así hacer de este un territorio digno de habitar y sostenible.

Objetivos estratégicos

- Crear métodos de empleos que ayuden a corregir la desigualdad y la pobreza extrema en el territorio.
- Fomentar estrategias para general empleos para la población Bonaverense
- Potenciar modelos económicos alternativos en Buenaventura: pesca, turismo, agroforestal y agricultura.
- Desarrollar el capital social intelectual.
- Disminuir el índice de empleos ilícitos impulsando una economía social y solidaria.
- Estimular la creación de empleo para los sectores terciarios, capacitando y creando espíritu emprendedor.
- Mejorar la problemática de prestación de servicios básicos en Buenaventura para poder hacer de este un territorio sostenible.
- Garantizar la igualdad de oportunidades y cohesión social.
- Incentivar a la comunidad Bonaverense a la participación e intervención en la creación de tejido asociativo.



- Implementar y garantizar equipamientos que cumplan con los requisitos de sostenibilidad y calidad en el distrito.
- Asegurar el acceso a viviendas dignas para los Bonaverenses.

8.2.5 Demográfico

Meta: Buenaventura territorio y comunidad para todos

El territorio Bonaverense es un territorio que por las diferentes problemáticas presentadas tiene un alto índice de desplazamiento, es por ello que en este ámbito es necesario crear estrategias que ayuden a mantener la población y un crecimiento vegetativo acorde al distrito para hacer de este un territorio sostenible.

Objetivos estratégicos

- Crear método de descentralización en la parte urbana.
- Garantizar un territorio sostenible para evitar el desplazamiento de la población.
- Fomentar métodos de la igualdad de género y respeto en la comunidad evitando así el maltrato a la mujer.
- Incentivar a mejorar los índices de crecimiento vegetativo, en la población de edades correspondientes.
- Asegurar métodos de mantener la población joven en el territorio, evitando los desplazamientos forzados y aumentando la seguridad.

8.2.6 Gobernanza

Meta: Buenaventura desarrollo tecnológico e información a la mano de todos

Buenaventura es un territorio que carece de avances y desarrollos tecnológicos que permitan a la comunidad Bonaverense acceder a gran parte de la información del distrito, estado, inversiones, nivel poblacional, nivel educativo, salud, entre otros. Es por ello que en este ámbito se presentan puntos estratégicos la implementación y el desarrollo de las TIC para el territorio.



Objetivos estratégicos

- Crear plataformas de información y avances tecnológicos para la población.
- Explotar la actual plataforma digital de distrito y motivar a la población a hacer uso de esta.
- Implementar métodos de desarrollo urbano incluyentes a la comunidad.
- Explotar la oportunidad geográfica que brinda el territorio para conectar de manera internacional creando estrategias y conexión con países del exterior permitiendo el acceso de nuevos avances tecnológicos.
- Diseñar una propuesta de ordenamiento territorial para actualizar el que se encuentra vigente, planteando mejoras sostenibles e integral en el territorio Bonaverense.

8.3 Definición de los resultados esperados

Objetivo temático	Objetivo específico	Código	Indicadores de resultados	Valor base	Valor objetivo 2025
O.T.2 TIC	O.E 2.3.3	R023N	Porcentaje del número de trámites y gestiones a través de internet para empresas y ciudadanos sobre el total de trámites y gestiones	Regular	Bueno
	O.E 2.3.3	R023N	Número de ciudades de más de 20.000 habitantes transformadas en Smart Cities	0	1
O.T.4 EBC	O.E 4.5.1	R045	Fomento de la movilidad sostenible	Malo	Bueno
	O.E 4.5.3	R045	Consumo de energía final por la edificación, infraestructuras y servicios públicos en áreas urbanas	Malo	Bueno
O.T.6 Conservar y promover el medio ambiente	O.E 6.3.4		Participación, fomento y desarrollo del patrimonio cultural y natural de las áreas urbanas en particular de interés turístico	Malo	Bueno
	O.E 6.5.1		Reducción de la contaminación del suelo, atmosférica y acústica	Malo	Regular
	O.E 6.5.2		superficie de suelo urbano rehabilitada	Malo	Regular
O.T.9 Promover la inclusión social y la lucha contra la pobreza	O.E 9.4.1		Mejorar la accesibilidad para las personas más vulnerables a los servicios en las ciudades	Malo	Bueno
	O.E 9.8.2	R098A	Porcentaje de personas con acceso a los servicios de ámbito local ofertados	Malo	Bueno

9 DELIMITACIÓN DE ÁMBITO DE ACTUACIÓN

9.1 Zonificación y población afectada

Una vez realizado el análisis, diagnóstico y los resultados esperados, se define como ámbito de actuación toda la zona urbana de Buenaventura, debido a que a lo largo y ancho del territorio se presentan diferentes problemáticas relacionadas a los ámbitos social, ambiental y económico evaluados y que tienen como objetivo ser intervenidos con el propósito de proponer mejoras que ayuden a hacer de este un territorio sostenible.

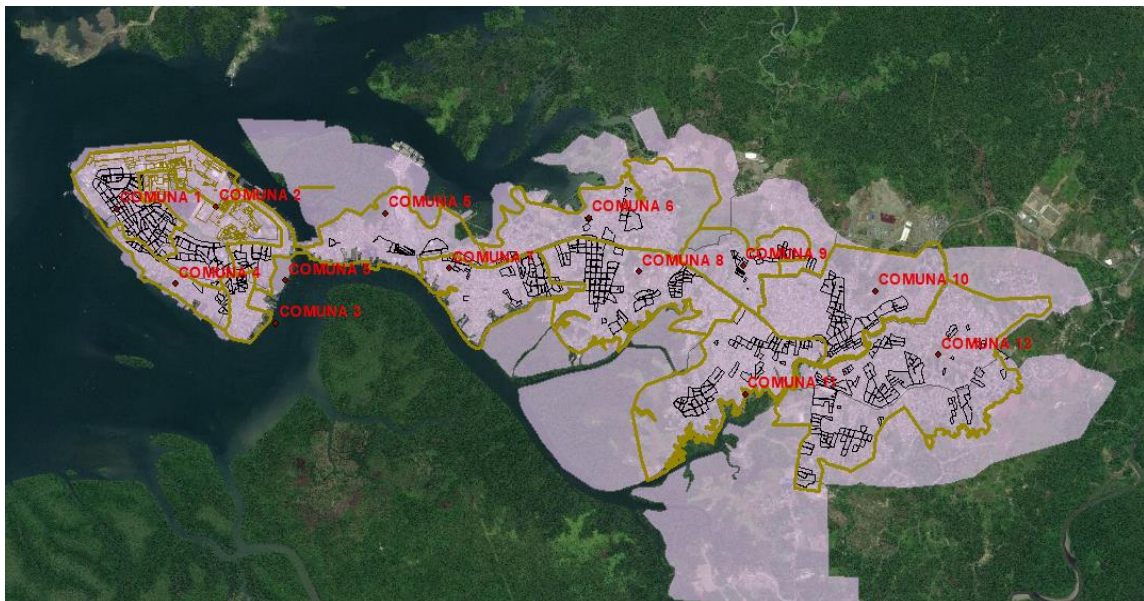


Figura 83. Delimitación del ámbito de actuación.

Fuente: elaboración propia

Esta área abarca una superficie de 26km² y cuenta con el 91% de la población total del territorio de Buenaventura, con una densidad poblacional de 14.374hab por km²

Tabla 20. Distribución de la población en el ámbito de actuación

Territorio	Año	Población	Hombres	mujeres
Casco urbano de Buenaventura	2020	378.350	179.716	198.633
			52,5%	47,5%

Fuente: Elaboración propia



9.2 Indicadores y variables de índole social, demográfica, económica y ambiental.

Indicadores ámbito de actuación	Valor	Unidad
Extensión urbana de actuación	26	km ²
Densidad de población	14.374	hab/7km ²
Población	378.351	hab
Número de viviendas	100.000	unidad
Número de vehículos servicio público	2.708	unidad
Residuos sólidos urbanos	150	ton/día
Emisión CO₂	alta	cuantitativo
Presencia de barrios degradados	30	%
Elevado porcentaje de emigración	41	%
Distribución de empresa por sector	alto	industria
	medio	pesca
	medio	turismo
	bajo	agricultura
Tasa de desempleo	163.785	hab
Riesgo de inundación	alto	cuantitativo



10 MÉTODO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA

10.1 Líneas de actuación

O.T2 Mejorar el uso y calidad de las tecnologías de la información y de la comunicación y el acceso de las mismas.

- LA1 Mejora e implementación de plataformas para la gestión informatizada.
- LA2 Fomento y creación de un sistema de información territorial digital "GIS".
- LA3 Elaboración e implementación de un plan estratégico de Smart City.

O.T4 Favorecer el paso a una economía baja en carbono en todos los sectores.

- LA4 Creación e implementación de un plan de movilidad con transporte masivo (eléctrico).
- LA5 Implementación de una red de carril bici urbana.
- LA6 Fomentar a la eficiencia energética y el uso de energías renovables en edificios y equipamientos públicos.
- LA7 Adecuación de caminos y articulación con la trama urbana.

O.T6 Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.

- LA8 Diseño y construcción de las zonas verdes y espacio público en la zona urbana.
- LA9 Creación de senderos ecológicos en la zona de la isla.
- LA10 Campaña de sensibilización a la población para no arrojar residuos al mar o ríos.
- LA11 Implementación e instalación de puntos de recogida de residuos en el territorio.

O.T9 Promover la inclusión social y luchar contra la pobreza y cualquier forma de discriminación

- LA12 Rehabilitación física y urbana de barrios y sectores degradados.
- LA13 Fortalecer sectores económicos que favorezcan a las comunidades y sectores vulnerables.
- LA14 Implementar estrategias de inclusión y participación social en el territorio.

A continuación, se presenta el desarrollo e implementación de cada una de las líneas de actuación, implementando los objetivos temáticos, objetivos específicos que se aplican en cada línea de actuación, también los objetivos a cumplir con cada actuación y la descripción de la misma.

10.2 Plan de implementación

LA 01 MEJORA E IMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS PARA LA GESTIÓN INFORMATIZADA	
OBJETIVO TEMÁTICO	OT2: Mejorar el uso y calidad de las tecnologías de información y de la comunicación y el acceso de las mismas.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE 2.3.3 promover las TIC en estrategias urbanas integradas incluyendo administraciones electrónicas locales y Smart cities
RETO A ABORDAR	Reto Social: R17 Desarrollar el uso de las TIC.
AUTORIDAD COMPETENTE	Oficina de comunicación e información
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Crear plataformas digitales que ayuden a la población Bonaverense a realizar tramites de forma virtual obteniendo resultados eficientes, entre ellos poder encontrar información acerca del territorio. ➢ Ayudar a los Bonaverenses puedan encontrar gran parte de la información necesaria en plataformas digitales, facilitando así tramites y gestiones.
BENEFICIARIOS	Los beneficiarios principales son la población Bonaverense y el ayuntamiento.

DESCRIPCIÓN	<p>Actualmente las dependencias y secretarías del distrito de Buenaventura carecen de poseer información plasmada en plataformas virtuales, lo cual dificulta mucho a la población del territorio poder acceder a cualquier tipo de información o diligenciar cualquier tramite que pudiese realizarse de manera virtual, por eso se pretende crear plataformas digitales que puedan obtener la información que necesite la población, desde servicios de salud, educación, empleo o cualquier otro tramite de gestión, esto ayuda a optimizar a los usuarios la necesidad de hacer todo de forma presencial en oficinas.</p> <p>Se pretende crear en cada comuna un ayuntamiento local en el cual las personas que no tengan como acceder a las plataformas digitales puedan hacerlo desde estos ayuntamientos.</p>		
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Porcentaje de usuarios que podrán ingresar a estas plataformas	0%	70%
	Número de estrategias que contengan esta línea de actuación en Buenaventura	0	1
FUENTES DE FINANCIACIÓN	33% OCAD (Órgano Colegiado de Administración y Decisión) 33% Ayuntamiento 33% Cámara de Comercio Distrital		
DURACIÓN	Medio – Largo Plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 2024	2025 - 2026	
1.000.000 €	700.000 €	300.000 €	



ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA (COLOMBIA)



LA 02 FOMENTO Y CREACIÓN DE UN SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL "GIS"	
OBJETIVO TEMÁTICO	OT2: Mejorar el uso y calidad de las tecnologías de información y de la comunicación y el acceso de las mismas.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE 2.3.3 promover las TIC en estrategias urbanas integradas incluyendo administraciones electrónicas locales y Smart cities
RETO A ABORDAR	Reto Social: R17 Desarrollar el uso de las TIC.
AUTORIDAD COMPETENTE	Oficina de comunicación e información Secretaría de planeación
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	➤ Crear una plataforma que contenga completa información territorial de Buenaventura, que permita a la comunidad en general encontrar y acceder a información eficaz acerca del territorio de Buenaventura como es a nivel social, económico o ambiental, esto ayudaría a poder analizar de mejor forma el estado del territorio y mejorar las propuestas de desarrollo sostenible en Buenaventura.
BENEFICIARIOS	Los beneficiarios principales son la población Bonaverense y el ayuntamiento.

DESCRIPCIÓN	<p>La información general del casco urbano del distrito de Buenaventura se encuentra en plataformas nacionales, las cuales no presentan información correcta debido a la falta de actualización, por tal motivo es necesario implementar una plataforma digital del territorio, que contenga toda la información local que pueda ser actualizada con mayor frecuencia.</p> <p>Mediante las dependencias correspondientes y con las diferentes informaciones obtenidas por las mismas, explotar las herramientas que ofrecen los programas GIS para sistematizar esta información, permitiéndole a la población el acceso y visualización de esta información.</p>		
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Porcentaje de usuarios que podrán ingresar a estas plataformas	0%	40%
	Número de estrategias que contengan esta línea de actuación en Buenaventura	0	1
FUENTES DE FINANCIACIÓN	50% OCAD (Órgano Colegiado de Administración y Decisión) 50% Ayuntamiento, secretaria de Gabinete Oficina de Prensa y comunicaciones		
DURACIÓN	Medio Plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 2024		
1.200.000 €	1200.000 €		€



ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA (COLOMBIA)




LA 03 ELABORACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UN PLAN ESTRATÉGICO DE SMART CITY



OBJETIVO TEMÁTICO	OT2: Mejorar el uso y calidad de las tecnologías de información y de la comunicación y el acceso de las mismas.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE 2.3.3 promover las TIC en estrategias urbanas integradas incluyendo administraciones electrónicas locales y Smart cities
RETO A ABORDAR	Reto Social: R17 Desarrollar el uso de las TIC.
AUTORIDAD COMPETENTE	Oficina de comunicación e información Secretaría de planeación
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	➤ Convertir el territorio urbano de Buenaventura en una ciudad inteligente que aporte a la sostenibilidad del distrito desde los diferentes ámbitos, social, económico y ambiental
BENEFICIARIOS	La población Bonaverense, turistas y el ayuntamiento.

DESCRIPCIÓN	<p>Buenaventura carece de la implementación de metodologías desarrollos sostenible en el territorio que le permita iniciar los pasos para convertirse en una ciudad inteligente, por eso se implementara una estrategia que inicie el proceso de convertir este territorio en una Smart mobility, implementando sistemas de información y además los medios necesarios iniciar el camino, como es la implementación de medios de transporte masivos, o las alternativas de movilidad, las edificaciones bioclimáticas que disminuyan la contaminación CO2 y todas las herramientas necesarias, es necesario implementar los 6 ámbitos de la Smart cities en la estrategia: Smart Econoy, Smart People, Smart Mobility, Smart Environment, Smart Governance y Smart Living, con la finalidad de mejorar la calidad ciudadana.</p>		
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Número de usuarios que están cubiertos por un determinado servicio de Smart cities	0%	60%
	Número de estrategias que contengan esta línea de actuación en Buenaventura	0	1
FUENTES DE FINANCIACIÓN	50%OCAD (Órgano Colegiado de Administración y Decisión) 30% Ayuntamiento, Oficina asesora de Planeamiento y Ordenamiento Territorial 20% Empresa privada de electricidad CELSIA		
DURACIÓN	Largo Plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 2026		
2.000.000 €	2.000.000 €		€

LA 04 CREACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD CON TRANSPORTE MASIVO	
OBJETIVO TEMÁTICO	OT4: Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE.4.5.1. Fomento de la movilidad urbana sostenible: Transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras en la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias.
RETO A ABORDAR	Retos Ambientales: R2. Fomentar la movilidad urbana sostenible
AUTORIDAD COMPETENTE	Secretaría de infraestructura vial Secretaría de tránsito y transporte
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	➤ Disminuir el uso de vehículos particulares y optimizar el uso y gasto de combustible para disminuir la contaminación y la emisión de CO2.
BENEFICIARIOS	La población Buenaventureña y el ayuntamiento.

DESCRIPCIÓN	<p>El casco urbano de Buenaventura necesita disminuir el tráfico vehicular tanto público como privado, por eso es necesario implementar servicios de transporte masivo, para poder disminuir el uso de colectivos o carpatis (Geep), pero que también este servicio pueda llegar a los diferentes lugares del casco urbano de Buenaventura, con el objetivo de mejorar la conectividad urbana y los métodos de desplazamiento, así se lograría evitar las congestiones en uno de los puntos de paso mas importantes del territorio urbano, y es el paso del puente del piñal. De esta manera se implementaría una de los 6 ámbitos de la Smart Cities y es la Smart Mobility.</p>		
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Número de vehículos que aporten a la Smart Cities	0	10
FUENTES DE FINANCIACIÓN	40% OCAD (Órgano Colegiado de Administración y Decisión) 35% Ayuntamiento, Secretaría de Tránsito y Transporte 25% Servicios de transporte Línea Buenaventura		
DURACIÓN	Largo Plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 2026		
2.000.000 €	2.000.000 €		€

LA 05 IMPLEMENTACIÓN DE UNA RED DE CARRIL BICI	
OBJETIVO TEMÁTICO	OT4: Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE.4.5.1. Fomento de la movilidad urbana sostenible: Transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras en la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias.
RETO A ABORDAR	Reto Ambiental: R02. Fomentar la movilidad urbana sostenible.
AUTORIDAD COMPETENTE	Secretaría distrital de infraestructura y secretaria distrital de tránsito
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	<ul style="list-style-type: none"> ➢ El objetivo principal es implementar una alternativa de movilidad urbana. ➢ Emplear la facilidad para que el usuario pueda dejar el vehículo como fuente principal de transporte. ➢ Crear conectividad en todos los barrios y sectores del casco urbano de Buenaventura, tanto en la isla como en el continente. ➢ Como resultado, se espera poder disminuir la necesidad del uso del vehículo tanto privado como urbano, brindando la posibilidad de desplazamiento por medio de estas redes de carril bici.
BENEFICIARIOS	Los beneficiarios principales son la población Bonaverense y el ayuntamiento.

DESCRIPCIÓN	<p>En la actualidad en Buenaventura no se presenta ninguna red de carril bici, lo cual dificulta la posibilidad de desplazamiento por este medio, ya que en la carretera tiene la prioridad el coche, por eso, se pretende crear una red de carril bici en todo el territorio urbano, lo cual ayudaría a resolver diferentes problemáticas, proponiendo la posibilidad de desplazamiento alternativo para toda la población en general, desde los diferentes estratos sociales, ya que la bicicleta es un vehículo mucho más asequible para toda la población, también por la necesidad de interconectar esos barrios y sectores que se encuentran olvidados o rezagados, a los cuales por diferentes situaciones como lo es el estado de vías o más, es difícil el acceso de coches o incluso de motocicletas, entonces pueden tener la posibilidad de desplazarse en bicicletas, implementando así una nueva alternativa de desplazamiento y aportando a la disminución del CO₂.</p>	 	
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Número de planes que aporten a la movilidad urbana sostenible que apliquen este tipo de actuaciones	0	1
	Porcentaje de red urbana de bicicleta	0%	70%
FUENTES DE FINANCIACIÓN	40% OCAD (Órgano Colegiado de Administración y Decisión) 60% Ayuntamiento, Secretaría de Infraestructura Vial		
DURACIÓN	Medio – Largo Plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 2023	2024 - 2026	
700.000 €	400.000 €	300.000 €	



LA 06 FOMENTAR A LA EFICIENCIA ENERGÉTICA Y EL USO DE ENERGÍAS RENOVABLES EN EDIFICIOS Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS.	
OBJETIVO TEMÁTICO	OT4: Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE.4.3.1 Mejorar la eficiencia energética y reducción de emisiones de CO2 en las edificaciones y las infraestructuras y servicios públicos
AUTORIDAD COMPETENTE	Secretaría distrital de infraestructura y la secretaria de planeación.
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mejorar las condiciones constructivas e implementar el uso de materiales que ayuden a la disminución de CO2. ➤ Reducir el gasto energético en las edificaciones mejorando su cualificación energética.
BENEFICIARIOS	La administración local.

DESCRIPCIÓN	<p>En la actualidad las edificaciones en el distrito de Buenaventura no cuentan con materiales bioclimáticos o alternativos que ayuden a disminuir el consumo energético por eso se impulsara a la rehabilitación de los edificios y equipamientos públicos, con el uso de materiales bioclimáticos que ayuden a disminuir el uso de medios alternativos que obliguen al alto consumo energético, así mantener un rango de consumo mínimo disminuyendo la emisión de CO2 y a la vez el gasto económico.</p> <p>También se apuesta por el uso de las energías renovables, energía de paneles solares o aprovechando la existencia de tantas fuentes hídricas, realizando el método de energías hidráulica, las cuales ayudarían a disminuir el gasto de energía eléctrica.</p>		
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	porcentaje de edificaciones con uso de energías renovable	0%	80%
	Porcentaje de reducción de consumo energético anual	15%	80%
FUENTES DE FINANCIACIÓN	30%OCAD (Órgano Colegiado de Administración y Decisión) 40% Ayuntamiento, Dirección Técnica Ambiental 30% Empresa privada de electricidad CELSIA		
DURACIÓN	Medio – Largo Plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 2023	2024 - 2026	
650.000 €	300.000 €	350.000 €	

LA 07 ADECUACIÓN DE CAMINOS Y ARTICULACIÓN CON LA TRAMA URBANA

OBJETIVO TEMÁTICO	OT4: Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE.4.5.1. Fomento de la movilidad urbana sostenible: Transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras en la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias.
RETO A ABORDAR	Reto Ambiental: R02. Fomentar la movilidad urbana sostenible Reto Social: R12: Mejora de los barrios marginados
AUTORIDAD COMPETENTE	Secretaría distrital de infraestructura y secretaria de planeación
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	Teniendo en cuenta el estado en que se encuentran algunas calles en Buenaventura, se pretende mejorar la trama urbana que permita el acceso inicialmente peatonal de todos los habitantes, así poder integrar estas zonas a las diferentes actuaciones a realizar, implementando carriles bici o la implementación de vehículos de transporte público masivo, de esta manera también evitamos tener zonas marginadas o que no pueden aprovechar y hacer uso de los diferentes servicios que se presenten en el casco urbano de Buenaventura.
BENEFICIARIOS	Los beneficiarios principales son la población Bonaverense y el ayuntamiento

DESCRIPCIÓN	La mayor parte de los barrios y sectores que se encuentran en bajamar o incluso muchos otros que por el mal desarrollo urbano en la ciudad se encuentran como sectores olvidados, serán conectados a la trama urbana general, lo cual aportaría al mejoramiento del territorio en todos los ámbitos, conexión vial, acceso de transporte público, acceso de servicios de agua potable y alcantarillado y lo más importante permitir observar el estado de estas zonas, las cuales por falta de acceso solamente son olvidadas. En algunos casos se necesitara la implementación de puentes peatonales los cuales se encuentran de madera actualmente y no en la mejores condiciones, estos puentes serán cambiados por puentes en concretos o en el caso que sean en madera procurar que puedan mantenerse en el tiempo y realizar los cambios en el momento que lo necesite.			
	INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Número de planes que aporten a la movilidad urbana sostenible que apliquen este tipo de actuaciones		1	2
	Número de comunas que presentan esta problemática		12	0
FUENTES DE FINANCIACIÓN	60%OCAD (Órgano Colegiado de Administración y Decisión) 40% Ayuntamiento, Secretaría de Infraestructura Vial			
DURACIÓN	Medio – Largo Plazo			
PRESUPUESTO				
TOTAL	2021 - 2023	2024 - 2026		
700.000 €	400.000 €	300.000 €		

LA 08 DISEÑO Y ADECUACIÓN DE LAS ZONAS VERDES Y ESPACIO PUBLICO EN LA ZONA URBANA

OBJETIVO TEMÁTICO	OT6: Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE.6.3.2 Protección, desarrollo y promoción de las áreas naturales en particular las de interés turístico.
RETO A ABORDAR	Reto Ambiental: R03 implementar y adecuar zonas verdes y espacios públicos.
AUTORIDAD COMPETENTE	Secretaria distrital de infraestructura y secretaria de planeación y la CVC (corporación autónoma regional del valle del cauca).
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	Se necesita aprovechar de la cantidad de zonas verdes que ofrece el territorio urbano de Buenaventura y convertirlos en zonas de disfrute para la población, actualmente la población disfruta de muchos espacios que no se encuentran adecuados como espacio público ni zonas verdes de disfrute y el objetivo es que se puedan identificar como tal, para que así estos espacios puedan ser aprovechados al máximo.
BENEFICIARIOS	Los beneficiarios principales son la población Bonaverense.

DESCRIPCIÓN	Se implementara un modelo ambiental el cual se enfocara en crear zonas verdes y espacios públicos locales para cada sector o comunas del casco urbano de Buenaventura, si bien en la actualidad no existen espacios públicos establecidos para el disfrute, se deben aprovechar alta densidad de vegetación que hay en el territorio y crear espacios recreativos, parques y senderos que permitirán que la comunidad pueda disfrutar de la mejor manera de estas áreas verdes, así se le apuesta también a mantener la adecuación de esta vegetación que por el momento solo crece y se desplaza sin un orden ni cuidado alguno, dentro de este plan la propuesta es que se preserve de la mejor manera, aportando al desarrollo sostenible.		
			
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Numero de parque locales en el distrito	2	48
FUENTES DE FINANCIACIÓN	70%Fondo Nacional de Regalías 30% Ayuntamiento, Dirección Técnica Ambiental		
DURACIÓN	Largo Plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 2023	2024 - 2026	
700.000 €	400.000 €	300.000 €	

LA 09 CREACIÓN DE SENDEROS ECOLÓGICOS EN LA ZONA DE LA ISLA	
OBJETIVO TEMÁTICO	OT6: Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE.6.3.2 Protección, desarrollo y promoción de las áreas naturales en particular las de interés turístico.
RETO A ABORDAR	Reto Ambiental: R03 implementar y adecuar zonas verdes y espacios públicos. Reto Social: R11 Combatir la segregación social de los barrios marginados.
AUTORIDAD COMPETENTE	Secretaría distrital de infraestructura y secretaria de planeación y la CVC (corporación autónoma regional del valle del cauca).
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Como propósito ambiental se necesita recuperar los espacios de los esteros, evitar la contaminación y el descuido de ellos, por eso se aplicaran senderos ecológicos que ayuden a darle vida a estos espacios. ➢ Se necesita que existan espacios de recreación para el turismo en Buenaventura y debido a que estos espacios de esteros contienen mucha diversidad en especies naturales lo mejor es recuperar estos sitios. ➢ Aprovechar el posible desplazamiento de los barrios y sectores plasmados en estas zonas de riesgo de inundación y crear nuevos espacios que le permitan tener vida, sin perder la cultura del territorio.
BENEFICIARIOS	Los beneficiarios principales son la población Bonaverense, el ayuntamiento y los turistas.

DESCRIPCIÓN	<p>El plan de ordenamiento territorial propone que las viviendas que se encuentran en sectores que presentan índices altos de inundación sean reubicados con la finalidad de evitar este riesgo, pero se necesita mantener estos espacios con su vivencia cultural y no que solo existan espacios comerciales, por eso se proponen recorridos de senderos ecológicos que permitan dar vida a los esteros y a las especies que allí habitan, también para apostarle al turismo en la ciudad, mostrando estas especies pero también manteniendo algunas viviendas que cuenten como se creó Buenaventura desde sus inicios con estas viviendas palafíticas,</p> <p>De esta manera se disminuye la contaminación, el riesgo que puedan tener las personas que allí habitan y se fomenta el turismo en la ciudad.</p>	 	
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Presencia de senderos ecológicos en el territorio.	0	1
	Estrategias que contengan el plan de crear senderos ecológicos en la ciudad.	1	2
FUENTES DE FINANCIACIÓN	40% OCAD (Órgano Colegiado de Administración y Decisión) 30% Ayuntamiento 30% Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura		
DURACIÓN	Largo Plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 2023	2024 - 2026	
1000.000 €	600.000 €	400.000 €	

LA 10 CAMPAÑA DE SENSIBILIZACIÓN A LA POBLACIÓN PARA NO ARROJAR RESIDUOS AL MAR O RÍOS	
OBJETIVO TEMÁTICO	OT6: Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE.6.3.2 Protección, desarrollo y promoción de las áreas naturales en particular las de interés turístico.
RETO A ABORDAR	Reto Ambiental: R01 Disminuir la contaminación por residuos mejorando la gestión de los mismos.
AUTORIDAD COMPETENTE	Dirección de Buenaventura Medio Ambiente (B.M.A) y la CVC (corporación autónoma regional del valle del cauca)
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Disminuir la contaminación de los ríos y mares implementando sistemas de alcantarillado y de recolección de residuos para que no sean arrojados al mar. ➢ Crear conciencia a la población que aquellos espacios que son contaminados también son sus espacios de disfrutes por lo tanto deben evitar arrojar residuos en el. ➢ Poder limpiar muchos de estos cuerpos de agua que pueden ser también parte de la apuesta a los recorridos ecológicos para la población local y turista. ➢ Apostar a la sostenibilidad del territorio.
BENEFICIARIOS	Los beneficiarios principales son la población Bonaverense, el ayuntamiento y los turistas.

DESCRIPCIÓN	<p>Debido al estado en que se encuentran muchos cuerpos de agua en el territorio urbano de Buenaventura, se implementara una estrategia de sensibilización dirigida a la comunidad, la cual se trata de recordarles que estos espacios también son espacios para su disfrute y también para su sustento o fuente de economía, por esa razón es importante cuidar y cultivar los ríos y la zona de bajamar ya que debe preservarse en el tiempo para que este pueda seguir brindándoles lo que hasta hoy posibilita el salir a pescar y buscar el sustento, pero también de recrearse. Además que visualicen la oportunidad de crear otra fuente de economía por medio de los recorridos ecológicos que se pueden brindar al turista, también el aporte que con esto se le brinda a la disminución de la contaminación ambiental y a la atmósfera.</p>		
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Estrategias que contengan el plan de crear senderos ecológicos en la ciudad	0	1
FUENTES DE FINANCIACIÓN	40% Empresa privada, BMA (Buenaventura Medio Ambiente) 60% Ayuntamiento		
DURACIÓN	Medio Plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL		2021 - 2024	
600.000 €		600.000 €	

LA 11 IMPLEMENTACIÓN E INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECOGIDA DE RESIDUOS EN EL TERRITORIO	
OBJETIVO TEMÁTICO	OT6: Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE.6.5.2 Acciones integradas de revitalización de ciudades de mejora del entorno urbano, su medio ambiente.
RETO A ABORDAR	Reto Ambiental: R01 Disminuir la contaminación por residuos mejorando la gestión de los mismos.
AUTORIDAD COMPETENTE	Dirección de Buenaventura Medio Ambiente (B.M.A) y la CVC (corporación autónoma regional del valle del cauca).
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Implementar una estrategia que disminuya los desechos y residuos solidos que se presentan en las vías y en los espacios públicos de Buenaventura. ➢ Crear la facilidad a la población para poder reciclar y poner los residuos en las contenedores correspondientes, para que así no haya la necesidad de dejarlos en la vía o arrojarlos al mar. ➢ Educar a la comunidad a la clasificación de reciclaje, ubicando en cada barrio contenedores de los diferentes tipos de reciclaje, (plástico, papel, orgánico, vidrio).
BENEFICIARIOS	Los beneficiarios principales son la población Bonaverense y el ayuntamiento

DESCRIPCIÓN	<p>En los barrios de Buenaventura se presenta una alta contaminación por residuos arrojados a las calles y a los ríos, debido a que la empresa concesionaria en su ruta de recolección de residuos no ingresa a algunos sectores, por eso en la estrategia se implementaran los diferentes contenedores para la clasificación de residuos en todos los barrios y comunas del casco urbano, así la empresa concesionaria tendrá dos días a la semana para poder pasar por estos sectores vaciando los contenedores, de esta manera no tendrán los habitantes la necesidad de arrojar los residuos a las calles.</p> <p>Se les brindara a cada hogar diferentes tachos de reciclajes para que desde los hogares inicien con la tarea de separar y clasificar los tipos de residuos.</p>		
			
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Estrategias que contengan el plan de crear senderos ecológicos en la ciudad	1	2
	Porcentaje de barrios que cuenten con la presencia y disponibilidad de contenedores de reciclaje en las comunas de Buenaventura.	0%	80%
FUENTES DE FINANCIACIÓN	33,30% Empresa privada, BMA (Buenaventura Medio Ambiente) 33,3% Ayuntamiento 33,3% Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura		
DURACIÓN	Medio- Largo plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 20234	2025 - 2026	
800.000 €	500.000 €	300.000 €	

LA 12		REHABILITACIÓN FÍSICA Y URBANA DE BARRIOS Y SECTORES DEGRADADOS
OBJETIVO TEMÁTICO	OT9: conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos	
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE090802: Regeneración física, económica y social del entorno urbano en áreas urbanas desfavorecidas a través de estrategias urbanas integradas.	
RETO A ABORDAR	Reto social R12 mejora de los barrios marginados	
AUTORIDAD COMPETENTE	Secretaría de planeación Oficina asesora de Planeación y Ordenamiento Territorial	
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	A partir del análisis realizado se pretende generar un impacto en operaciones de rehabilitación en los segmentos poblacionales vulnerables al mejorar el entorno urbano, brindando mejoras en la estructura urbana que permita un bienestar a la comunidad, facilitando su uso social para el ocio saludable y deportivo, también realizar una selección y operaciones de reurbanización de espacios en que sea posible la incorporación de arbolado, la mejora de la permeabilidad del suelo y la mejora del estado de sus viviendas, brindando a la comunidad la seguridad de poder habitar sin correr riesgos naturales como el mayormente presentado en el territorio (riesgo de inundación).	
BENEFICIARIOS	La comunidad de los barrios degradados El ayuntamiento distrital	


DESCRIPCIÓN	Implementar mediante el desarrollo urbano la mejora de los sectores y barrios degradados u olvidados, ejecutando mejoras en las vías, los servicios prestados como agua, alcantarillado y electricidad, pero también permitir que estos espacios sean restaurados, para que las personas que allí habitan no tengan que ser reubicadas si no que puedan disfrutar de las ventajas que les brinda este territorio, como lo es el gran potencial que les brinda la naturaleza para explotar el sector económico mediante la pesca y la agricultura, también disfrutar de espacios recreativos y de ocio.		
	Como rehabilitación física urbana se le apostará también a la mejora de las viviendas, las cuales hacen parte de la cultura e historia del territorio ya que son viviendas palafíticas que muestran como fueron los primeros asentamientos en el casco urbano de Buenaventura.		
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Planes de desarrollo que presenten esta línea de actuación	1	2
	Porcentaje de barrios degradados	70	10
FUENTES DE FINANCIACIÓN	70% Fondos de Regalías 30% Ayuntamiento, Oficina Asesora de Planeación y Ordenamiento Territorial		
DURACIÓN	Medio- Largo plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 2024	2025 - 2026	
1.100.000 €	700.000 €	400.000 €	



LA 13 FORTALECER SECTORES ECONÓMICOS QUE FAVOREZCAN A LAS COMUNIDADES Y SECTORES VULNERABLES	
OBJETIVO TEMÁTICO	OT9: Promover la inclusión social y luchar contra la pobreza y cualquier forma de discriminación.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE. 9.3.1: Aumentar la integración socio-laboral de las personas pertenecientes a colectivos mas vulnerables, a través de actuaciones que fomenten la igualdad de genero y la conciliación de la vida personal y laboral, evitando a su vez la discriminación múltiple.
RETO A ABORDAR	Reto Ambiental: R11 combatir la segregación social de los barrios marginados. Reto Económico R18 Activar la economía local Reto Económico R19 Aumentar el numero de puestos de trabajos
AUTORIDAD COMPETENTE	Secretaria de desarrollo económico y rural Dirección de recursos humanos
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	Fortalecer las actividades económicas practicadas por la población que habita en estos sectores vulnerables como la pesca, la agricultura, explotación forestal y minería, que le garanticen a la población de Buenaventura la posibilidad de estar empleados. Explotar los demás sectores económicos que se presentan en el territorio, disminuyendo carga al sector industrial y permitiendo brindar la oportunidad laboral a la población de Buenaventura que practica estas actividades por conocimiento ancestral mas que por conocimiento educativo
BENEFICIARIOS	Población de Buenaventura

DESCRIPCIÓN	<p>En la actualidad el sector económico que mayor carga presenta es el industrial, ya que los otros sectores como es la pesca artesanal que es una de la actividades realizada por la población Bonaverense, dejo de ser practicada debido a la falta de fortalecimiento y apoyo que se les brinda a las personas que lo practican, se necesita que los dirigentes distritales brindes las posibilidades necesarias para que estas personas puedan seguir practicando esta labor y poder ser bien remunerados, se necesita empresas pesqueras o pescaderías que puedan comprar las mercancías que extraigan los pescadores del territorio, incluso que estas mismas empresas puedan contratarlos como pescadores de planta e implementar un salario fijo o por producción, así garantizaría y se apoyaría el trabajo de la pesca artesanal, que también ayuda a disminuir la contaminación y los daños que genera la pesca industrial.</p>		
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Estrategias de desarrollos que presenten esta línea de actuación	0	1
	Porcentaje de población Bonaverense desempleada	18,4%	10%
FUENTES DE FINANCIACIÓN	60%OCAD (Órgano Colegiado de Administración y Decisión) 40% Cámara de Comercio Distrital		
DURACIÓN	Medio- Largo plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 20234	2025 - 2026	
860.000 €	600.000 €	260.000 €	

LA 14 IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS DE INCLUSIÓN Y PARTICIPACIÓN SOCIAL EN EL TERRITORIO	
OBJETIVO TEMÁTICO	OT9: Promover la inclusión social y luchar contra la pobreza y cualquier forma de discriminación.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE. 090b2. (OE090802) Regeneración física, económica y social del entorno urbano en áreas urbanas desfavorecidas a través de estrategias urbanas integradas.
RETO A ABORDAR	Reto Social: R10 Implementar políticas sociales que aborden la cohesión social . Reto Social: R14 Aumentar los niveles educativos
AUTORIDAD COMPETENTE	Dirección de recursos humanos
OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS	Mejorar la participación social en el territorio permitiéndole al ciudadano hacer parte de los espacios de toma de decisiones para el territorio. Capacitar a la población Bonaverense sin discriminar los estrato sociales, brindándoles las oportunidades necesarias para mejorar sus niveles educativos. Hacer de la población Bonaverense una población capaz de ser competitiva ante el desarrollo mundial
BENEFICIARIOS	La población Bonaverense

DESCRIPCIÓN	<p>La población Bonaverense en general presenta bajos índices en los niveles educativos, esto se presenta por la falta de inclusión social capacitación a la población, se necesita crear un plan educativo que motive a la comunidad Bonaverense a ser participe en las tomas de decisiones del distrito desde los diferentes ámbitos y dependencia, para esto es necesario que los colegios, universidades e instituciones educativas tengan la capacidad de educar a la población y que no se presenten limites ni barreras para ningún sector ni estrato social, que el gobierno local pueda brindar una buena educación a bajos costos para que toda la población en general pueda ser capacitada y brindar aportes a la creación de un territorio sostenible.</p> <p>Una de las metodologías puede ser brindando becas que le permitan a la población el acceso a la educación de calidad.</p>		
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD	VALOR INICIAL	VALOR OBJETIVO
	Estrategias de desarrollo educativo que apliquen esta actuación	1	2
	Porcentaje de población analfabeta		
FUENTES DE FINANCIACIÓN	60%DPS (Departamento Administrativo para la Prosperidad Social) 40% Ayuntamiento, Secretaría de Gobierno y Seguridad Ciudadana		
DURACIÓN	Medio- Largo plazo		
PRESUPUESTO			
TOTAL	2021 - 2024	2025 - 2026	
800.000 €	500.000 €	300.000 €	

10.3 Cuadro de resumen de inversión

Lineas de Actuación	Nombre de la actuación	periodos		Total
		2021 - 2024	2025 - 2026	
LA 01	Mejora e implementación de plataformas para la gestión informatizada	700.000,00 €	300.000,00 €	1.000.000,00 €
LA 02	Fomento y creación de un sistema de información territorial "GIS"	1.200.000,00 €		1.200.000,00 €
LA 03	Elaboración e implementación de un plan estratégico de Smart City	2.000.000,00 €		2.000.000,00 €
LA 04	Creación e implementación de un plan de movilidad con transporte masivo	2.000.000,00 €		2.000.000,00 €
LA 05	Implementación de una red de carril bici	400.000,00 €	300.000,00 €	700.000,00 €
LA 06	Fomentar a la eficiencia energética y el uso de energías renovables en edificios y equipamientos públicos	300.000,00 €	350.000,00 €	650.000,00 €
LA 07	Adecuación de caminos y articulación con la trama urbana	400.000,00 €	300.000,00 €	700.000,00 €
LA 08	Diseño y adecuación de las zonas verdes y espacio público en la zona urbana	400.000,00 €	300.000,00 €	700.000,00 €
LA 09	Creación de senderos ecológicos en la zona de la isla	600.000,00 €	400.000,00 €	1.000.000,00 €
LA 10	Campaña de sensibilización a la población para no arrojar residuos al mar o ríos	600.000,00 €		600.000,00 €
LA 11	Implementación e Instalación de puntos de recogida de residuos en el territorio	500.000,00 €	300.000,00 €	800.000,00 €
LA 12	Rehabilitación física y urbana de barrios y sectores degradados	700.000,00 €	400.000,00 €	1.100.000,00 €
LA 13	Fortalecer sectores económicos que favorezcan a las comunidades y sectores vulnerables	600.000,00 €	260.000,00 €	860.000,00 €
LA 14	implementar estrategias de inclusión y participación social en el territorio	500.000,00 €	300.000,00 €	800.000,00 €
			Total	14.110.000,00 €

Como resultado del presupuesto para la ejecución de las líneas de actuación, se tiene un total de catorce millones ciento diez mil euros.



11 CONCLUSIONES

Una vez evaluado cada uno de los diferentes ámbitos (ambiental, climático, demográfico, social y económico), se observa que el casco urbano de Buenaventura carece del desarrollo sostenible en el territorio, si bien es un espacio que presenta muchas ventajas cualitativas por su ubicación geográfica, estas ventajas no son explotadas de la mejor manera, lo que ha llevado a que sus habitantes sean los perjudicados ya que como resultado se presenta un alto índice de pobreza, situación que lleva a otra problemática que es el conflicto social, ya que existen entidades privadas que por querer ocupar el territorio despojan a la población realizando reubicaciones que no favorecen a la población o en el peor de los casos desplazándolos.

En lo económico el Buenaventura cuenta con otras ventajas a explotar y es que su territorio tiene gran porcentaje de suelo donde se puede aplicar la actividad agroforestal y la agricultura, pero también tiene la ventaja de poder explotar la actividad de la pesca artesanal y el turismo, son estas las actividades económicas que pueden favorecer a los Bonaverenses, ya que muchos de los habitantes las practican por aprendizaje de sus ancestros.

El casco urbano de Buenaventura necesita la creación de espacios verdes que permitan el disfrute y recreación de los habitantes de manera idónea, se debe aprovechar la gran ventaja que tiene el territorio de contar con tanta vegetación y convertir estas áreas en espacios recreativos.

En cuanto a la independencia que se presenta en la relación puerto-ciudad, desde la historia de cómo se crea Buenaventura hasta hoy siglo XXI se observa que se le da mayor relevancia al desarrollo que puede presentar el puerto y no a la ciudad en lo urbano, un claro ejemplo es la constante conservación y mejoramiento de la vía Cabal Pombo, que es por la que sale y entra toda la mercancía que se importa y se exporta desde el puerto de Buenaventura.

Dentro de cada una de las propuestas como líneas de actuación, se observa que, si se puede plantear una mejora y un desarrollo urbano para el territorio, en el diagnóstico se evidencia que se presentan muchas fortalezas y oportunidades a explotar, y que las amenazas y debilidades se pueden reforzar y mejorar, como es la mejora de los barrios marginados o la inclusión social en el territorio.



ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN
BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA (COLOMBIA)



Autor de la Estrategia: Montaña Suárez John Jairo

Firma John J. Montaña S.



12 BIBLIOGRAFÍA

(s.f.).

BMA. (2014). *Plan de gestión integral de residuos sólidos para el área urbana del municipio de Buenaventura-Valle*. Buenaventura: Buenaventura Medio Ambiente .

Buenaventura, C. d. (222 de julio de 2008). *Cámara de comercio Buenaventura* .
Obtenido de <https://www.ccbun.org/?articulos=historia-de-buenaventura>

CONPES. (2018). *Implementación de la fase I del plan maestro de alcantarillado y obras complementarias de acueducto urbano y rural del distrito de Buenaventura*. Bogotá: Consejo nacional de política económica y social .

Correa, J. S. (2012). *De Buenaventura al Caribe: el ferrocarril del pacífico y la conexión interoceánica (1872-2012)*. Departamento de comunicaciones y marketing CESA.

CVC. (2014). *Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca*. Buenaventura : cvc.

DNP. (2018). *Estudios básicos de gestión del riesgo en el municipio de Buenaventura*. Buenaventura: Arquitectura, sociedad y territorio S.L.

EPA, O. d. (11 de noviembre de 2016). *epa Buenaventura*. Obtenido de <https://www.epabuenaventura.gov.co/disposicion-residuos-solidos/>

Ezquiga. (2018). *POT moderno de Buenaventura 2018-2030*. Buenaventura :
Alcaldía distrital de Buenaventura .

Findeter. (2014). *Buenaventura 2050 Plan Maestro*. Buenaventura : Esteyco Colombia.

Gerardo Ardila, M. V. (2018). *Ciudad sostenible y posconflicto en Colombia*. Bogotá: Gerardo Ardila.

Llanos, A. V. (2017). *El desarrollo económico y cultural de Buenaventura* . Sandra Concha Roldan, Fernando Barona Tovar.



- M.S., R. A. (01 de Noviembre de 2016). *Colombia Plural* . Obtenido de <https://colombiaplural.com/acueducto-sin-agua-la-otra-crisis-buenaventura/>
- minambiente. (10 de junio de 2020). *Parques Nacionales Naturales de Colombia* . Obtenido de <http://www.parquesnacionales.gov.co/porta/es/sistema-nacional-de-areas-protegidas-sinap/>
- Mintrabajo. (2012). *Buenaventura ciudad puerto de clase mundial, Plan local de empleo 2011- 2015*. buenaventura: Fundación Panamericana para el Desarrollo- FUPAD Colombia.
- Naturales, P. N. (12 de junio de 2011). *Registro Unico Nacional de Áreas Protegidas*. Obtenido de <https://www.parquesnacionales.gov.co/porta/es/sistema-nacional-de-areas-protegidas-sinap/registro-unico-nacional-de-areas-protegias/>
- País, E. (01 de septiembre de 2014). *El País*. Obtenido de <http://historico.elpais.com.co/paionline/notas/Marzo252006/B325N1.html#:~:text=En%20el%20d%C3%ADa%20Buenaventura%20tiene,con%2074%2C%20seg%C3%BA%20la%20CVC.>)
- Pérez, G. J. (2007). *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. Centro de estudios regionales .
- Salud, S. d. (2017). *Analisis de situacion de salud modelo de los determinantes sociales de salud distrito de Buenaventura*. Buenaventura: Alcaldia distrital.
- Vargas, Á. H. (2015). *Buenaventura ciudad puerto o puerto sin ciudad* . Bogotá: Universidad Nacional de Colombia .
- Vela, C. E. (07 de marzo de 2017). *Las 2 Orillas.com*. Obtenido de <https://www.las2orillas.co/no-llega-agua-buenaventura/>
- Vidal, V. H. (2020). *Plan de desarrollo distrital 2020-2023 Buenaventura digna* . Buenaventura .



ANEXO AL TRABAJO FIN DE MÁSTER

Relación del TFM “ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA COLOMBIA” con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

Grado de relación del trabajo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Objetivos de Desarrollo Sostenibles	Alto	Medio	Bajo	No Procede
Fin de la pobreza.	x			
Hambre cero.		x		
Salud y bienestar.		x		
Educación de calidad.		x		
Igualdad de género.			x	
Agua limpia y saneamiento.		x		
Energía asequible y no contaminante.		x		
Trabajo decente y crecimiento económico.	x			
Industria, innovación e infraestructuras.	x			
Reducción de las desigualdades.		x		
Ciudades y comunidades sostenibles.	x			
Producción y consumo responsables.				x
Acción por el clima.	x			
Vida submarina.				x
Vida de ecosistemas terrestres.				x
Paz, justicia e instituciones sólidas.			x	
Alianzas para lograr objetivos.				x



Descripción de la alineación del TFM con los ODS con un grado de relación más alto.

ODS 1. Fin de la pobreza. En el desarrollo de la estrategia, se realizó el análisis del estado de pobreza en que se encuentra el casco urbano del distrito de Buenaventura, donde se observó que por falta de oportunidad de empleo e inversión se presenta un alto índice de pobreza en el ámbito de trabajo, por ello se toma como reto y como línea de actuación aprovechar las ventajas que ofrece el territorio para así poder generar fuentes de empleo para los habitantes, si bien se evidencia que el territorio cuenta con la ventaja de presentar diferentes sectores económicos como: agricultura, pesca artesanal, agroforestación, turismo y minería artesanal, son estos los sectores que ayudaran a mejorar y darle fin a la pobreza en Buenaventura.

ODS 2 Hambre cero. De la mano del ODS 1 se trabaja también este objetivo, que con la oportunidad laboral que se presenta para los habitantes del territorio se beneficiarán todas las familias de los Bonaverenses, ayudando a circular mejor la economía y disminuyendo el hambre en Buenaventura.

ODS 3 Salud y bienestar. Si bien es cierto que Buenaventura presenta carencias en la salud para el bienestar de los ciudadanos, uno de los retos planteados en nuestra estrategia es mejorar e implementar hospitales y centros de salud tanto en equipamientos como en personal capacitado para que se pueda brindar un mejor servicio.

ODS 4 Educación de calidad. El análisis integral del casco urbano de Buenaventura en la parte social nos muestra que el ámbito de actuación presenta una baja calidad de educación, especialmente en los bachilleres, que salen ya preparados para enfrentar nuevos retos y aportes a la comunidad, en los objetivos temáticos y la elaboración de retos se propone mejorar la calidad de educación en Buenaventura, evitando la deserción de los estudiantes y brindando las herramientas necesarias y capacitación a los docentes para que puedan transmitir de la mejor manera la información a los estudiantes que son la puesta en el futuro.

ODS 6 Agua limpia y saneamiento. Para el mejoramiento del ámbito de trabajo y disminuir la existencia de los sectores degradados se propone como reto el mejoramiento del servicio de agua limpia y saneamiento, ya que Buenaventura



cuenta con las facultades físicas para poder implementar un excelente sistema de prestación de estos servicios.

ODS 7 Energía asequible y no contaminante. Como línea de actuación se propone el mejoramiento de consumo de energías, aplicando la Smart Energy, que permite implementar el uso de energías renovables, disminuyendo así la contaminación ambiental en nuestro ámbito de trabajo.

ODS 8 Trabajo decente y crecimiento económico. Al igual que con el ODS 1 y 2 en nuestra estrategia se plantean el crecimiento económico a partir de mejorar, explotar e implementar el desarrollo de los sectores económicos desvalorados, que como se menciona en la estrategia son los que realmente favorecen a la población Bonaverense debido a que estos los practican por conocimiento ancestral.

ODS 9 Industria, innovación e infraestructuras. Es uno de los objetivos que más se elabora en las líneas de actuación, buscando el desarrollo urbano de un territorio que actualmente presenta muchos atrasos urbanísticos, tantos como es la carencia de los servicios públicos en sectores y comunas, el mal sistema de transporte, o incluso el mal estado de las vías por eso se implementan líneas de actuación en pro de mejorar la industria, la innovación y la infraestructura del territorio.

ODS 10 Reducción de las desigualdades. Se necesita que los barrios y sectores marginados sean observados y mejorados, por eso se propone como línea de actuación el mejoramiento de estos barrios, proponiendo mejorar vías, viviendas e incluso las oportunidades laborales para los habitantes de estos sectores.

ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles. En nuestra estrategia la finalidad mayor iniciar los pasos para llevar a Buenaventura a convertirse en una Smart Citie, proponiendo todos los sistemas necesarios para que esto se cumpla, proponiendo lineamientos que permitan mejorar los ámbitos social, económico y ambiental.

ODS 13 Acción por el clima. Con las líneas de actuación de la disminución de consumo energético y de combustible le aportamos en la estrategia a la acción



ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA (COLOMBIA)



por el clima, disminuyendo las contaminaciones que son las que nos llevan a los cambios climáticos.



ANEXO 1. Mapas elaborados en el análisis del territorio

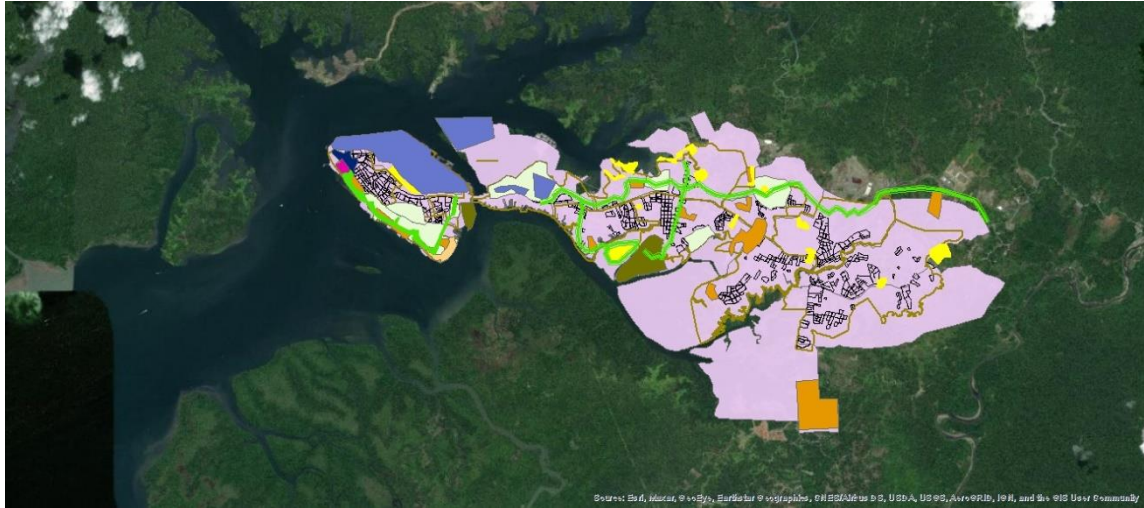


Figura 84. Mapa del contexto territorial de Buenaventura

Fuente: Elaboración propia a partir del plano actual de Buenaventura

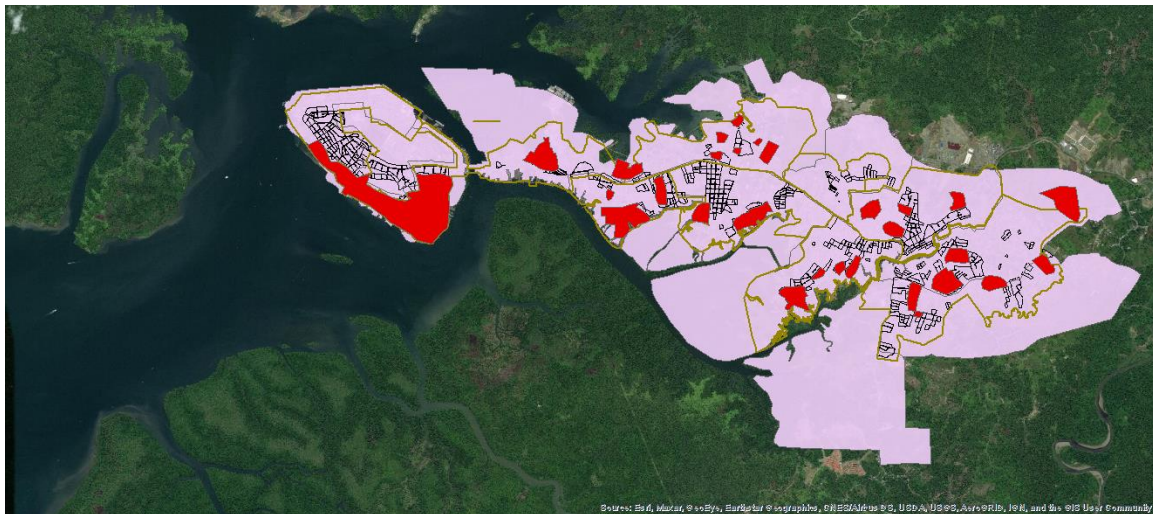


Figura 85. Zonas donde se presentan viviendas con familias numerosas

Fuente: Elaboración propia a partir datos de (Salud, 2017)

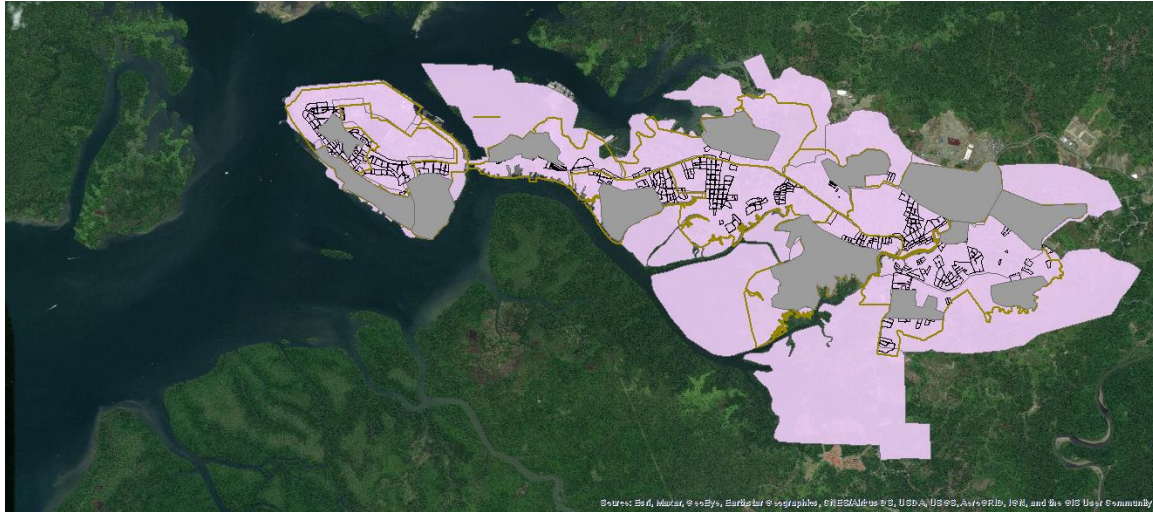


Figura 86. Zonas con mayor afectación por desechos de residuos solidos

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de (BMA, 2014)

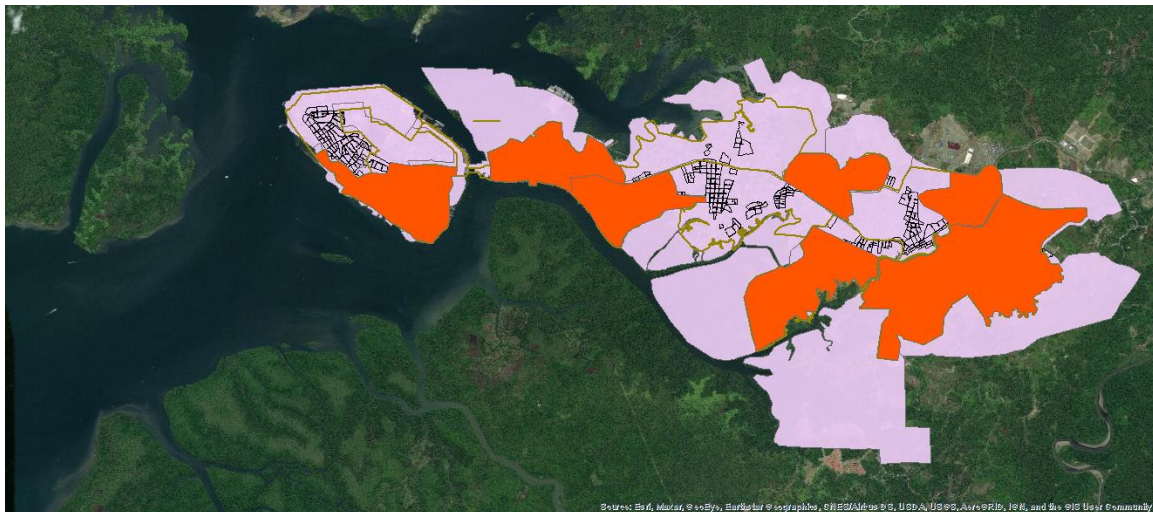


Figura 87. Zonas de mayor índice de conflicto armado en Buenaventura

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de (Gerardo Ardila, 2018)

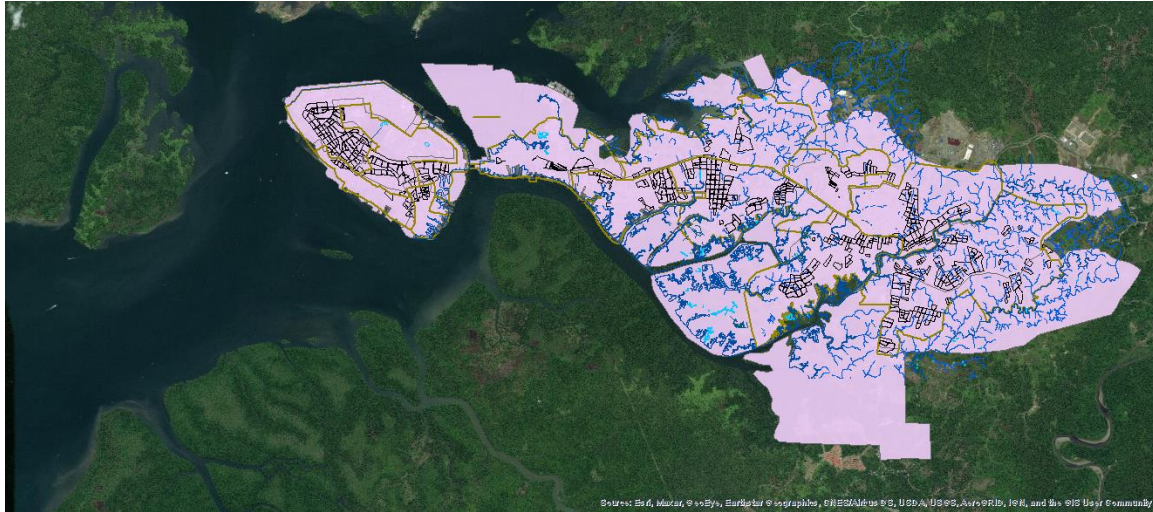


Figura 88. Zonas húmedas del casco urbano de Buenaventura

Fuente: Elaboración propia a partir del plano actual de Buenaventura

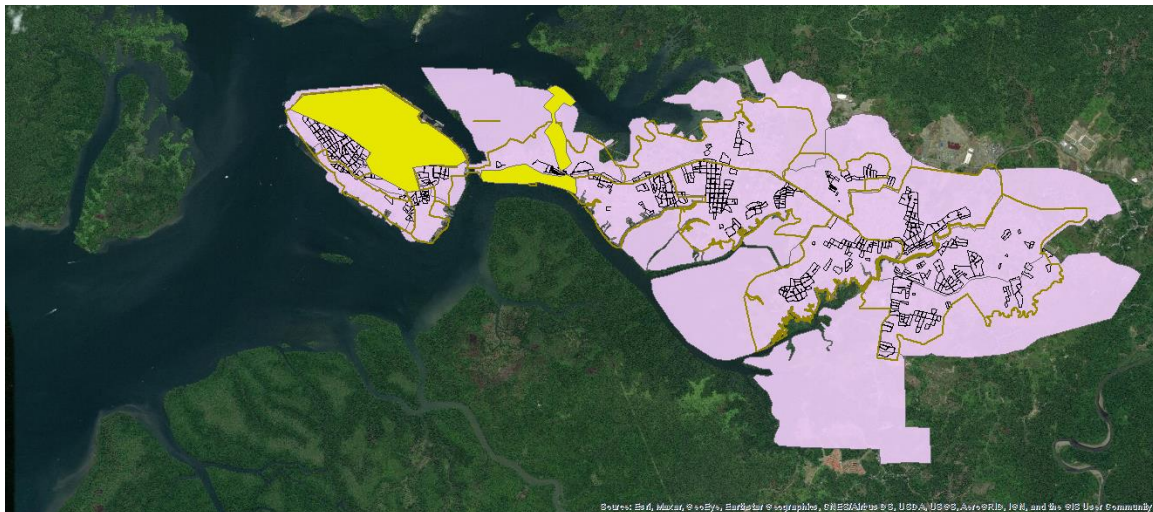


Figura 89. Zonas de actividad económica primaria.

Fuente: Elaboración propia a partir con datos de (Buenaventura C. d., 2008)



**ANEXO 2. Propuesta de POT (Plan de Ordenamiento Territorial) Moderno
en Buenaventura**



PROPÓSITOS DEL PACTO

- Establecer nuestra ruta de convivencia pacífica.
- Tener una sola visión y carta de navegación para las próximas dos décadas, que unifique los ejercicios de planificación y las estrategias de gestión dentro y fuera de los límites territoriales.
- Gestionar colectivamente ante el gobierno Nacional la financiación de los compromisos adquiridos con Buenaventura.

OBJETIVO DEL PACTO

RECONOCER Y RENOVAR EL COMPROMISO que las organizaciones sociales, académicas, institucionales, económicas, políticas y la comunidad en general tenemos con el Desarrollo Étnico-Territorial del Distrito de Buenaventura, de la generación presente y futura, en respeto y preservación de los patrimonios y riquezas que hemos heredado, al ser parte del Pacífico biogeográfico y de la posición geoestratégica que tenemos.

ESTRATEGIAS GENERALES PARA CUMPLIR ESTE PACTO

- Definir este PACTO como un amplio marco conceptual y metodológico para el conjunto de acciones de diversa naturaleza y alcance, que se ejecutan sobre el territorio de Buenaventura por parte de actores públicos, gremiales y comunitarios.
- Generar las condiciones para integrar en el Plan Especial de desarrollo “Buenaventura 50 años” los ejercicios de planeación existentes.
- Definir el POT “tejido armónico para el buenvivir” como la representación físico-espacial de los ejercicios de planeación que se adelantan y de las apuestas del Plan Especial de desarrollo Buenaventura 50 años.
- Hacer seguimiento, control social y evaluación permanente a este PACTO y a los procesos de planeación y gestión que de él se deriven, al considerarlos orientadores del desarrollo territorial de Buenaventura, y que los mismos contribuyen también al fortalecimiento de las organizaciones que este PACTO suscribimos.



- Concurrir desde ya y en adelante con nuestro compromiso, dedicación, entrega y sinceridad para el logro de las mejores condiciones posibles para el ejercicio de las actividades representadas y agenciadas por cada uno.

ACCIONES PARA ESTE PACTO

- Conformamos a partir de esta firma EL ESPACIO DE DIÁLOGO Y CONVIVENCIA PACIFICA por Buenaventura. Este espacio empezará con el diálogo de actores claves, donde los líderes y lideresas nos sentamos a definir consensos y disensos; luego avanzará los niveles políticos y económicos hasta llegar a las escuelas, colegios y las universidades.
- La administración distrital declara en SESION PERMANENTE EL CONSEJO DE GOBIERNO durante los próximos dos meses, para la revisión e integración de los ejercicios de planeación que se adelantan en el distrito de Buenaventura y que será el PLAN ESPECIAL BUENAVENTURA 500 AÑOS, para lo cual dispondrá de un equipo de trabajo conformado por secretarios de despacho, funcionarios y asesores de la administración distrital, delegados de los sectores sociales urbanos y rurales, económicos, académicos, institucionales y políticos.
- Conformamos la RED DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN que promueva, divulgue este pacto y sus avances en forma permanente.

RUTA DE PARTICIPACION POT BUENAVENTURA



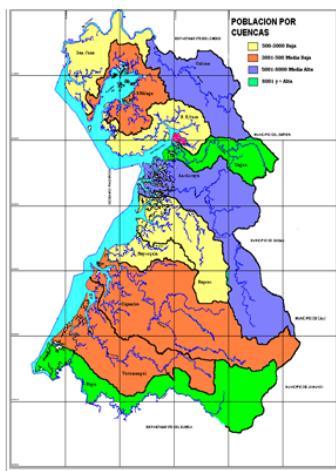
PARTE 2:

Conclusiones del diagnóstico

Retos para formular el POT

Buenaventura:

Buenaventura, Tierra y Mar de oportunidades para Colombia, el Pacífico y Buenaventura



80%

DEL TERRITORIO ESTÁ TITULADO A FAVOR DE COMUNIDADES NEGRAS (46 CONSEJOS COMUNITARIOS) E INDÍGENAS (25 RESGUARDOS INDÍGENAS)

□ BUENAVENTURA, ES UNO DE LOS MUNICIPIOS (HOY DISTRITO) MÁS EXTENSOS QUE TIENE COLOMBIA.

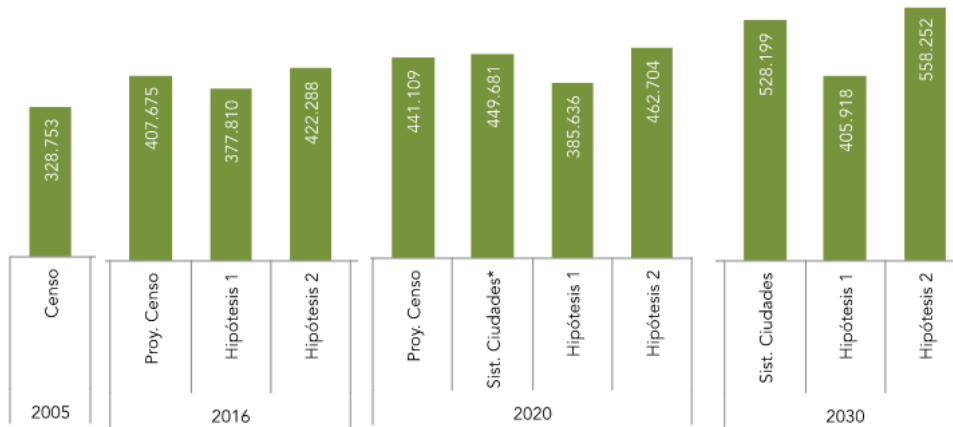
□ SON 6.785 KM² TERRESTRES, DONDE EL 97% DEL TERRITORIO ESTÁ EN EL ÁREA RURAL.

□ LA FRANJA MARÍTIMA DE BUENAVENTURA TIENE UNA EXTENSIÓN CERCANA A LOS 4.000 KM², QUE DE ACUERDO A LINEAMIENTOS DEL MINISTERIO DE AMBIENTE, DEBEN SER ORDENADOS.

CONCLUSIONES

PROYECCIONES POBLACIÓN: PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO

Proyecciones demográficas del Municipio de Buenaventura
Número de habitantes



Dos hipótesis de proyección de población adicionales a las del DNP

Hipótesis 1: sólo dinámica natural=+7,4% en 2016-2030

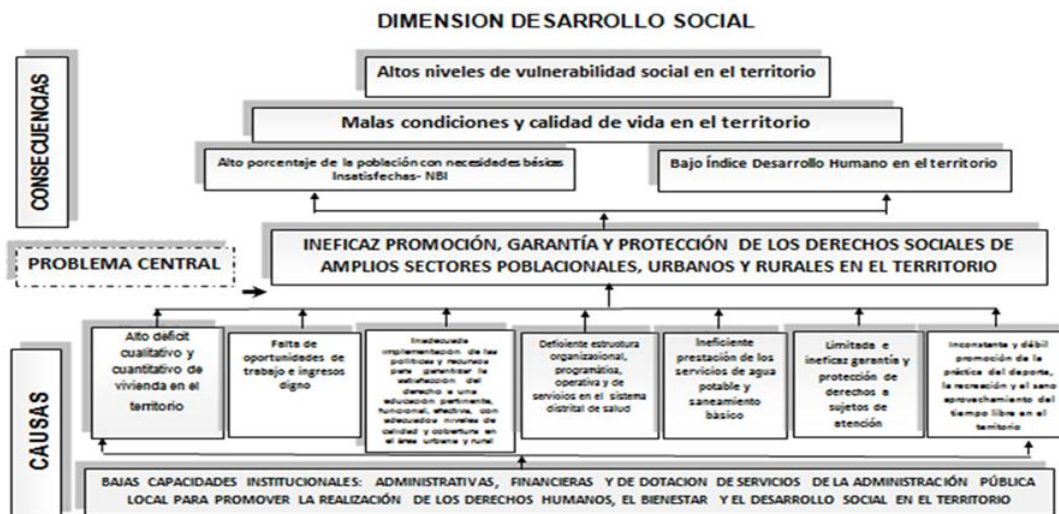
Hipótesis 2: dinámica natural+migraciones: +20,7% en 2016-2030

Las políticas definidas influirán en el resultado final

SOCIEDAD Y POBLACIÓN

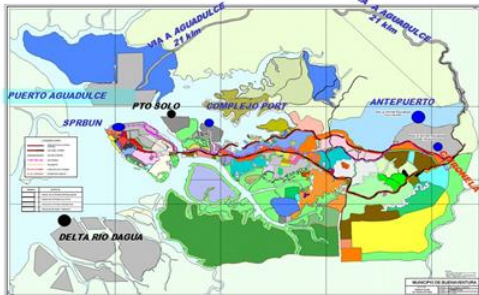
DIAGNÓSTICO

DIMENSION DEL DESARROLLO SOCIAL EN BUENAVENTURA



EQUIPAMIENTO URBANO

AMPLIACIÓN CAPACIDAD PORTUARIA Y CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS PUERTOS



LOS PROYECTOS DEL POT 2001 EJECUTADO EN UN 18%. CONSOLIDA EL INTERÉS DE DESARROLLO PORTUARIO SOBRE BUENAVENTURA DESDE EL POT 2001 HASTA EL AÑO 2017, EL GOBIERNO NACIONAL HA INVERTIDO EN 3 GRANDES PROYECTOS VIALES: LA VÍA ALTERNIA INTERNA, PARA EL TRANSPORTE DE CARGA, LA AMPLIACIÓN DE LA VÍA BUGA-LOBO GUERRERO- BUENAVENTURA (EN UN 85% DE AVANCE); LA VÍA AL PUERTO DE AGUADULCE.

ECONOMÍA Y FINANZAS

PIB Y VOCACIÓN ECONÓMICA DOMINANTE EN EL TERRITORIO

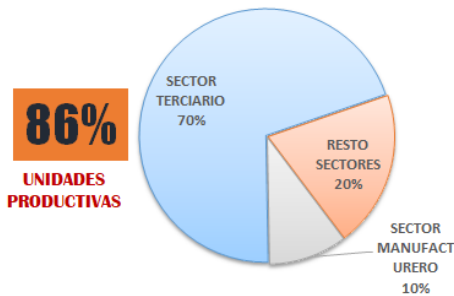
COL \$2.9 BILLONES (2011)
 PERCÁPITA LOCAL USD\$3.770
 PERCÁPITA NAL USD\$5.443



PIB BARRANQUILLA
PIB BUENAVENTURA

5
VECES

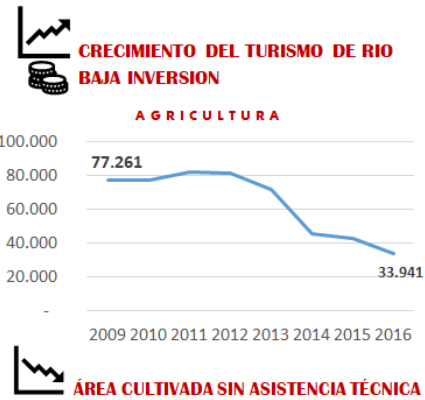
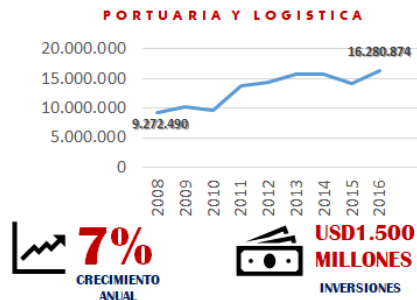
DISTRIBUCIÓN PIB SECTORES PRODUCTIVOS



- ❑ ECONOMIA LOCAL JALONADA POR LA ACTIVIDAD PORTUARIA
- ❑ ESCASA ARTICULACION ENTRE LA ACTIVIDAD PORTUARIA Y RESTO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- ❑ BAJA GENERACIÓN DE RIQUEZA ECONÓMICA DEBIDO A DÉBIL COMPETITIVIDAD DE SU ECONOMIA Y EL TERRITORIO

ECONOMÍA Y FINANZAS

CADENAS PRODUCTIVAS



MOT URBANO: “Tejido diverso para el buen vivir”

Ciudad ecológica, buen vivero y distrito.



Figura 90. Tejido diverso para el buen vivir ciudad ecológica, buen vivero y distrito

Fuente: POT Moderno de Buenaventura 2018 – 2030

Zona Homogénea de conservación y protección No. 3: Renovación urbana y paisajística para la calidad ambiental –RUP 3-. Localizada en la zona de expansión urbana.

Buenaventura Eco turística busca reactivar y dinamizar el subsector turismo y penetrar en el mercado para esta modalidad de turismo en la zona urbana del distrito.

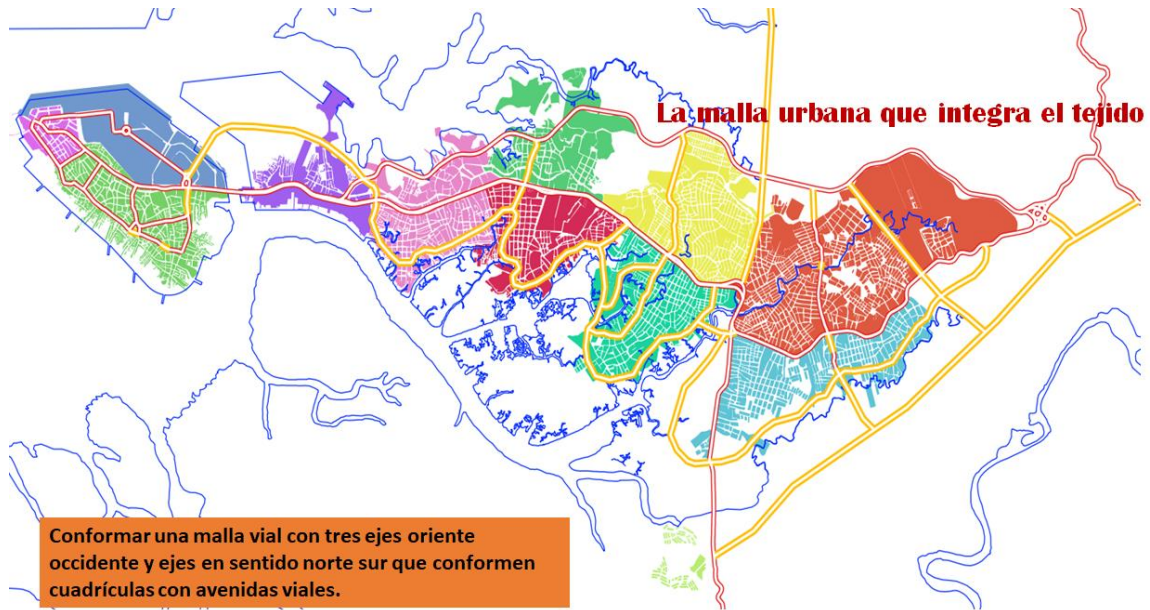


Figura 91. Malla urbana que integra el tejido

Fuente: POT Moderno de Buenaventura 2018 – 2030

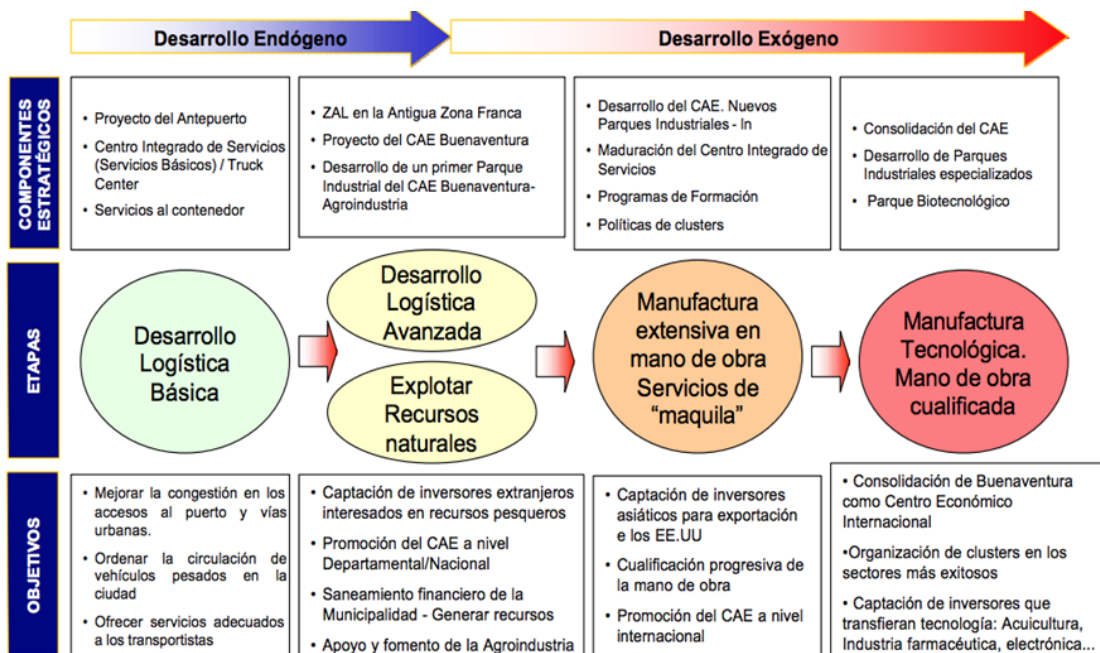


Figura 92. Estrategia de desarrollo económico propuesta para Buenaventura

Fuente: POT Moderno de Buenaventura 2018 – 2030



ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA (COLOMBIA)

