

**ENTRE EL DESARROLLO Y EL CRECIMIENTO: EL CASO DEL PUERTO DE  
BUENAVENTURA**

**Ensayo de Opción de Grado desarrollado en el marco del Diplomado en Seguridad  
Logística y comercio internacional SGCS BASC, para optar por el título de  
Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos.**

**Autora: VIVIANA PAOLA VIERA GALINDO**

**Código: 0901550**

**Correo: u901550@unimilitar.edu.co**

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA**

**PROGRAMA DE RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS  
POLÍTICOS.**

**FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y  
SEGURIDAD.**

# **ENTRE EL DESARROLLO Y EL CRECIMIENTO: EL CASO DEL PUERTO DE BUENAVENTURA**

## **Resumen**

El Puerto de Buenaventura es una de las principales zonas portuarias del país, dada su ubicación en el Pacífico. Esta zona, abre posibilidades al comercio con países de Asia y América Latina. Sin embargo, la población del municipio no goza de los beneficios de la existencia de la terminal portuaria, por diversas causas que profundizan las falencias estructurales, que ahondan la problemática de seguridad en la zona. El objetivo de este ensayo es mostrar que las amenazas en seguridad que sufre la ciudad pueden afectar la competitividad del Puerto, situación que requiere una fortaleza institucional para enfrentar estas coyunturas y ofrecer seguridad al comercio.

**Palabras clave:** Puerto, seguridad, comercio, competitividad, instituciones.

## **Abstract**

The Port of Buenaventura is one of the main port areas of the country, given its location in the Pacific. This area opens up possibilities for trade with countries in Asia and Latin America. However, the population of the municipality does not have the benefits of the existence of the port terminal, for various reasons that deepen the structural flaws, which deepen the problem of security in the area. The objective of this essay is to show that the threats to the country's security, which require institutional strength to face these difficulties and trade security.

**Keywords:** Port, security, commerce, competitiveness, institutions.

## **Introducción**

Según Paula García Ortega (2015), el Puerto de Buenaventura es la terminal de salida de más del 60% de exportaciones de Colombia y, debido a su ubicación geoestratégica, las bandas criminales se disputan el control de la zona para establecer las rutas de actividades como el tráfico de armas, drogas y contrabando. Estas rutas son explotadas por bandas criminales –hoy GAO- que hacen presencia en el puerto, que además del narcotráfico, se dedican a otras actividades ilegales como el contrabando y la minería ilegal.

Desde la llegada del neoliberalismo con la apertura económica en la década de los 90, el país ha creado el ideal de que las infraestructuras y el comercio abierto son sinónimos de desarrollo económico. Hace 26 años la Ley de Puertos permitió la participación privada en la gestión de los puertos del país y al día de hoy 83% de la gestión del puerto está en manos privadas.

Mientras tanto, la población se queja constantemente de la falta de oportunidades en el municipio, incluyendo la dificultad que representa obtener un empleo en la Sociedad Portuaria. Adicionalmente, los problemas de corrupción, delincuencia común y especialmente la pobreza son los problemas que más aquejan a los bonaerenses, población que se encuentra en un 80% por encima de la línea de pobreza (Semana, 2015). Todo ello, resulta paradójico que el principal puerto del país se encuentre en un municipio con la mayoría de población tan pobre, pues, ciudades portuarias como Hong Kong, Barcelona o San Francisco, deben parte de su riqueza actual a las actividades portuarias que en ellas se desarrollan.

Históricamente, los puertos marítimos han servido como epicentros de desarrollo para las comunidades que se encuentran a su alrededor, han servido como puerta de entrada del progreso, de las oportunidades y de una significativa mejora en la calidad de vida.

No obstante, por las particularidades del conflicto armado y la realidad socioeconómica que vive Colombia, las ciudades portuarias también han sido lugares en donde se han reproducido las dinámicas de violencia. Diversas bandas criminales se han disputado intensamente el control o la posibilidad de permear los puertos con el fin de

beneficiarse del contrabando o las rutas del narcotráfico, dificultando el desarrollo normal de las actividades portuarias.

El país cuenta con importantes puertos como el de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Tumaco y Buenaventura, lugares que son muestra de los efectos de la falta de institucionalidad y legitimidad, reflejados en los bajos índices de calidad de vida de sus pobladores.

De esta forma, se puede evidenciar que tanto el puerto de Buenaventura como el de Cartagena existen, en efecto, pero no conviven con la realidad de sus áreas circunvecinas. Se convierte en un hecho deplorable que dos de los puertos más relevantes del país se encuentren en ciudades sumidas por la pobreza y la delincuencia. Tal como lo indica García,

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

A pesar de las oportunidades que representa la ubicación estratégica de un puerto (teniendo las perspectivas de comercio con Asia), el informe presentado por el DANE en el mes de abril de este año, en el 2016, muestra un panorama desolador. Según el Departamento, el desempleo en la ciudad se ubicaba en un 18% (DANE, 2017) y un 84% de la población está en la pobreza (El País, 2017).

Así, se evidencian los efectos de la violencia y la criminalidad en Buenaventura. Empero, el debate a nivel teórico ha ampliado la dimensión sobre la seguridad que va más allá de la manifestación de conductas violentas, e incluye en la explicación de este tipo de problemáticas, la falta de institucionalidad y de una estructura estatal que responda adecuadamente a las demandas de su población.

Esta dimensión, se conecta inmediatamente con la esfera económica y las perspectivas de competitividad de las empresas y unidades de negocio que se desenvuelven en este ambiente, por lo que el objetivo de este ensayo es, precisamente, mostrar la relevancia de la institucionalidad sólida como factor de seguridad para la competitividad del puerto de Buenaventura.

Para lo anterior, como primer paso, se deben detallar las condiciones sociales, políticas y económicas que se presentan en Buenaventura, esto permitirá tener un panorama un poco más claro de las condiciones socioeconómicas que padece la ciudad.

Posteriormente, se explicará la importancia de una institucionalidad sólida para el mejoramiento de la competitividad del puerto de Buenaventura, buscando relacionar la dimensión de la seguridad, con la confianza inversionista y la respuesta de la población a los efectos de las dinámicas económicas.

El tercer objetivo de este ensayo es, conectar el análisis con la implementación de programas como el BASC, con las problemáticas de la región, haciendo énfasis en el impacto de esta iniciativa público – privada, para contrarrestar problemáticas como la del contrabando, como uno de los factores que prueban la conexión entre competitividad y seguridad.

### **Panorama de la situación social, económica y política de Buenaventura**

La situación social y económica del municipio se encuentra inmersa dentro de tres realidades: pobreza, violencia y corrupción.

La violencia ha sido la causante del desplazamiento de una parte importante de la población de distintas partes de la región pacífica, que llegan a Buenaventura, sin embargo, esta situación lo que hace es agudizar la pobreza en la ciudad, retroalimentando los círculos de criminalidad.

Hasta su desmovilización, las FARC dominaban la zona rural, mientras la zona urbana la dominaban las bandas delincuenciales dedicadas al narcotráfico. Por ejemplo, los Carteles de Cali y del Norte del Valle hicieron uso de su ubicación geoestratégica para enviar sus cargamentos de droga a Centroamérica y Estados Unidos desde la región.

En 1990 las FARC llegaron a la zona gracias a la inmensidad boscosa que rodea a la ciudad, posteriormente, en los años 2000 los paramilitares llegaron a la zona urbana. El bloque Calima de las AUC tenía el control de la ciudad controlando todas las actividades ilícitas que se realizaban en el puerto. Una vez, las AUC se desmovilizaron, las bandas criminales conformadas por disidentes y reincidentes, se disputan el control de la ciudad causando miles de muertos, logrando poner en jaque a las instituciones municipales.

La presencia de estas bandas criminales se ha presentado como la respuesta para los jóvenes inmersos en la pobreza. Estos grupos se presentan como una posible fuente de empleo y prestigio, profundizando el problema de la violencia estructural y cultural, quedando en evidencia en el 2014, cuando se conoció el fenómeno de las 'casas de pique' en donde se torturaba y acababa cruelmente con la vida de miembros de distintas bandas o civiles que incumplían con las exigencias de los criminales.

Adicionalmente, según un informe de Human Right Watch (2014), Buenaventura es el municipio en donde más se ha presentado el desplazamiento interurbano en Colombia, debido a las disputas entre bandas criminales y las fronteras imaginarias que atraviesan la ciudad. Según este informe, más de 28.000 personas han abandonado sus barrios para movilizarse a zonas seguras.

La falta de oportunidades en la ciudad hace que sea una de las más pobres en Colombia, a pesar de ser el puerto por donde sale el 60% de mercancías del país, esta riqueza no se ve explícita en la calidad de vida de sus habitantes. Según información mostrada por el periódico El País de Cali, para 2016 el 84% de su población vivía en la pobreza, 43% vive en la indigencia y un 13% en la miseria. Por otro lado, la tasa de desempleo llega al 62% y un 92% del empleo en la ciudad es informal.

Asimismo, la incapacidad de la administración municipal de garantizar las condiciones mínimas de habitabilidad en el municipio, es síntoma explícito de la corrupción que ha carcomido las instituciones municipales desde hace décadas. Hasta 2015, han pasado por el municipio más de 17 alcaldes, los cuales han sido destituidos o han terminado investigados por casos de corrupción y/o cercanía con grupos criminales.

Entre los casos más famosos de corrupción en el municipio, se destaca el caso de los estudiantes fantasmas que dio a conocer el concejal Stalin Ortiz quien fue asesinado por presentar esta denuncia. La clase política local ha contado con el respaldo de poderosos congresistas en Bogotá, quienes han hecho todo lo posible para que estos casos de corrupción no se den a conocer o sus investigaciones no lleguen a buen puerto (Semana, 2015).

La corrupción ha limitado la posibilidad que tienen los bonaerenses de gozar de servicios públicos. Paradójicamente a pesar de ser una ciudad costera ubicada en una de las

zonas del mundo donde más llueve, Buenaventura no cuenta con acueducto ni alcantarillado moderno que permita suplir las necesidades de toda su población.

La empresa encargada del acueducto municipal, señala que no ha podido ampliar la cobertura del servicio y garantizar su acceso las 24 horas del día, porque aún no cuentan con los suscriptores necesarios para que la operación sea rentable.

De otro lado, la cobertura eléctrica es prácticamente nula en la zona rural e intermitente en la zona urbana. Este servicio también ha contado con importantes inversiones por parte del gobierno central, pese a ello, la corrupción ha generado que el servicio se preste únicamente cuatro horas al día. Esto es muestra de la desidia de los gobiernos local, departamental y nacional, al permitir que sus ciudadanos vivan en estas condiciones.

Según la revista semana, desde 2012 hasta el 2017 a Buenaventura le han sido girados recurso por más de 73 mil millones de pesos, sin embargo, el índice de corrupción es tan alto, que la Contraloría General ha tenido que intervenir las instituciones y los proyectos que se esperaban financiar con estos recursos, pues, algunos de estos han resultado ser elefantes blancos de administraciones pasadas.

Otro factor fundamental para entender cómo el entorno de Buenaventura afecta al puerto, está relacionado con la ordenación del territorio, lo cual es un proceso complejo que aún no logra darse por consolidado. Esto, debido a la concepción del discurso de desarrollo que aceleró la llegada de diversos actores económicos al municipio, sin antes prever en qué zonas se ubicarían y cómo se organizarían. El discurso del desarrollo ha estado entonces, orientado hacia el impulso de la actividad portuaria mientras los ciudadanos permanecen en el retraso económico.

Del mismo modo, el territorio en Buenaventura no escapa de las lógicas territoriales del conflicto armado. El Estado en diversas ocasiones ha pretendido solucionar las situaciones de violencia militarizando el puerto. Sin embargo, contrario a lo que podría producir la presencia estatal explícita en otras circunstancias, en el contexto de Buenaventura es símbolo de mayor tensión y represalias contra la población por parte de los grupos criminales.

Así pues, las falencias en seguridad material y estructural (educación, salud, alimentación, etc), limita las posibilidades de inversión extranjera directa en la zona, y desvía los esfuerzos institucionales, impactando negativamente en la competitividad del municipio.

La competitividad es uno de los debates más interesantes dentro de las organizaciones, convirtiéndose en uno de los focos de evaluación de las organizaciones de naturaleza privada y pública, e incluso de ciudades, regiones y países.

Uno de los teóricos más importantes sobre este tema es Michael Porter quien planteó el modelo del diamante que lleva su mismo apellido, señalando los distintos factores que una organización debería tener en cuenta para poder cuantificar si un proyecto, programa o activo es rentable, y posee alguna ventaja competitiva frente a sus rivales.

En este diamante se incluyen las condiciones de los factores de producción, los factores de la demanda, las condiciones de los clúster que son más conocidas como las industrias de soporte o de apoyo, la estrategia que pretende adelantar la empresa y, como se señaló anteriormente, las decisiones gubernamentales, ya que siempre se tendrán en cuenta como un factor de riesgo tanto para las inversiones como para las actividades de la organización, en este caso, de la actividad portuaria en Buenaventura.

### **La institucionalidad como pilar de la competitividad**

Michael Porter ya había colaborado con el primer informe de competitividad en el país a comienzos de la década de los 90, cuando el gobierno del momento decidió adelantar una serie de reformas económicas, legales y políticas, encaminadas a liberalizar la economía nacional, reduciendo las medidas proteccionistas del comercio e impulsando la importación de bienes en aras de reducir el precio de estos en el mercado local.

Con la apertura de la economía colombiana, las ciudades y regiones entraron en el debate de la competitividad; ahora, el interés era hacerlas centros atractivos para la inversión y la actividad comercial e industrial. Con lo anterior, surgió la necesidad de emprender reformas institucionales en todos los niveles administrativos del país, y las ciudades y regiones, adaptaron las recomendaciones de Porter para mejorar la competitividad de las empresas a las realidades locales.



El mejor ejemplo de ello, fue la adopción del discurso de la competitividad como columna vertebral del plan de desarrollo de Bogotá D.C durante la alcaldía de Antanas Mockus, entre 1995 y 1997. En este sentido, podría decirse que estas reformas se pudieron realizar gracias a la profesionalización de la administración pública que había logrado el alcalde Mockus con la conformación de su gabinete distrital.

Según los modelos más recientes, existen dos tipos de factores que influyen en la competitividad: los factores macro y los factores micro. Entre los factores macro se encuentran la situación política, macroeconómica, social y legal de la ciudad o municipio donde se emplaza la industria u organización, y los factores micro incluyen la estructura y estrategia de las compañías, la calidad del ambiente de negocios y las industrias relacionadas y de soporte (García de León, 2009) (Messner, Meyer, Soo Yoon, Maggi, y Giese, 1998).

Como argumento para sustentar la importancia de los factores macro en la competitividad del puerto, se destaca que, en el último Informe Nacional de Competitividad de 2017, realizado por el Consejo Privado de Competitividad (CPC) los factores institucionales, en general, representaban el principal factor de estancamiento para la competitividad del país.

Lo anterior se encuentra analizado dentro de la economía institucional que señala que las instituciones formales e informales regulan las interacciones entre los distintos actores involucrados en el intercambio y que su debilidad o falta de credibilidad aumentan los costos en los que incurren los actores en el cumplimiento de un contrato, en pocas palabras, aumentan los costos de transacción (Losada y Casas, 2008).

Adicionalmente, el informe destaca que el desarrollo ha llegado a muy pocas partes del país, y una parte muy importante de la población aún vive en condiciones similares a las del siglo XIX. Entre los factores sociales que, según el informe, limitan la competitividad del país, se encuentra el acceso y la calidad de la salud y la educación (Dinero, 2017).

Por otro lado, resalta que, a pesar de las inversiones realizadas, Colombia aún está muy rezagada en su infraestructura, lo que eleva el precio del transporte y los costos de pólizas que cubran incidentes de seguridad, y al final, los bienes son más costosos para el consumidor. A nivel global, el país se encuentra en el número 87 en el área de infraestructura

según la evaluación del índice global de competitividad del Foro Económico Mundial (Dinero, 2017).

Según lo anterior, las condiciones macro para medir la competitividad del puerto, se aplicarían al análisis de la marcada debilidad institucional, que no ha permitido que la ciudad de Buenaventura consolide una institucionalidad gubernamental sólida, una mano de obra calificada y condiciones de seguridad necesarias para el desarrollo humano. Los factores del contexto si han influido en la situación actual del puerto, muestra de esto podría ser el reciente paro en el que estuvo la ciudad de Buenaventura el cual afectó las operaciones del puerto y, en general, causó graves pérdidas económicas para los empresarios.

Para mejorar las condiciones institucionales que impiden una mejor competitividad de la ciudad y por lo tanto del puerto, se necesitaría una mayor atención por parte del gobierno nacional, traducido en control y conexión con el gobierno departamental y local. Sin embargo, se consideran dos factores que impiden tal realidad:

El primero, es la posible existencia de redes clientelares entre caciques políticos locales y los protegidos por redes criminales, que hacen uso de su poder gracias a la permisividad de los políticos de la región, quienes tienen influencia en altas esferas del poder nacional. El segundo factor, es la incapacidad que tiene el gobierno para poder actuar de forma urgente en contra de hechos de corrupción y de situaciones que ponen en riesgo la calidad de vida de los ciudadanos por malas decisiones de sus gobernantes locales, es decir, una falta de presencia estatal en forma de seguridad y satisfacción de necesidades básicas.

Es decir, si bien la Contraloría y la Procuraduría pueden investigar y sancionar a funcionarios públicos que no cumplan con sus funciones como lo ordena la Ley, normalmente, el poder vuelve a quedar en manos de miembros de las mismas redes clientelares corruptas, manteniendo un círculo vicioso, en el cual, quienes resultan más afectados son los ciudadanos.

El gobierno nacional, consciente de esta situación ha impulsado, recientemente, dos planes para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región pacífica que incluye a Buenaventura. El primero, es el Plan Pacífico, el cual incluía mejoras en la prestación de servicios de salud y educación, así como la creación de más puestos de trabajo para la

población. Pese a ello, y como suele suceder, de lo que el gobierno nacional y las autoridades regionales y locales proponían, poco o nada se cumplió.

El segundo plan, que se ejecutó con anterioridad al paro del Puerto del mes de Mayo, fue el plan “Nuevas Ciudades” dirigido desde el Departamento Nacional de Planeación, mediante el cual se busca mejorar las condiciones sociales y económicas de las ciudades intermedias y los principales núcleos de población que cuentan con infraestructura estratégica como lo es Buenaventura, lo anterior se planteó porque según este departamento la ciudad podría tener en el 2050 más de 600.000 habitantes y si no se toman medidas urgentes la situación podría empeorar.

El plan en Buenaventura busca convertir a la ciudad portuaria en “un polo de desarrollo en 20 años con una reducción sustancial en brechas sociales, mejoramiento de la movilidad y seguridad para sus habitantes e inversionistas” (Dinero, 2017). Los dos ejes que orientan el plan para el desarrollo de Buenaventura, buscan hacer del puerto la base esencial del progreso económico y social de la ciudad.

El objetivo de este plan, muestra la necesidad que tiene el Estado de otorgarle la confianza necesaria a los inversionistas extranjeros que aún no encuentran en Buenaventura un lugar seguro para invertir, no solo por las deficiencias en infraestructura y servicios públicos, sino también por la inestabilidad social y política de su entorno.

En el área económica se plantea “aprovechar el potencial productivo y portuario a través de la promoción y desarrollo de una gran zona de actividades económicas; juntando servicios logísticos, generando valor agregado y reduciendo costos y tiempos” (Dinero, 2017). Es decir, impulsar hacia la consolidación de una zona portuaria cercana al clúster de industrias que apoyan el desempeño del puerto de Buenaventura. Así las cosas, sería la primera vez que se plantea este tipo de soluciones para el puerto, aun cuando desde hace mucho tiempo era lo más lógico y necesario.

El componente social de los programas implementados en la zona, busca mejorar las condiciones de vida de los habitantes del puerto “promoviendo el desarrollo integral de los habitantes de Buenaventura a través de la consolidación de la infraestructura y la capacitación a la población de la región.” (CAEB, 2017)

Es decir, además de mejorar la infraestructura en servicios públicos, se planea establecer un modelo educativo que esté orientado a suplir las demandas que necesita el puerto y las industrias de apoyo o colaborativas que se necesitan. Según esto, es posible que el puerto a mediano plazo no tenga la necesidad de contratar mano de obra calificada en otros lugares, ya que en el mismo municipio se encuentra la mano de obra que se necesita.

El impulso que pretende darle el gobierno nacional a Buenaventura para consolidarla realmente como una ciudad portuaria, podría ser visto según los postulados de Porter como el camino correcto hacia el impulso de la competitividad.

La ampliación de la infraestructura portuaria tal como lo contempla este plan, servirá para mejorar no solo las condiciones físicas del puerto, sino que también se plantea que la cobertura de servicios públicos mejore en todo el municipio.

La mejora en la educación, la infraestructura y el ordenamiento territorial del municipio, permitirán mejorar las actividades de apoyo dentro de la cadena de valor, de manera que se genere un impacto positivo en la competitividad del puerto, promoviendo a su vez, un valor agregado en todos los servicios portuarios, financieros y logísticos, dejando de ser tan solo un lugar de llegada y tránsito de mercancías.

La debilidad institucional, tanto municipal como nacional, ha impedido, por ejemplo, que la ciudad cuente con una buena infraestructura para la conectividad logística de las mercancías. Si bien recientemente uno de los operadores del puerto ha buscado mejorar las vías de acceso, esto se ha hecho solo en beneficio del puerto y no de la comunidad en general.

Sin embargo, se requiere un compromiso formal por parte del puerto de servir como fuente de sostenimiento y estabilidad para la población de Buenaventura, pues la inconformidad responde a la oferta laboral limitada para la población local.

Según un informe de la revista Dinero, el sector portuario en Buenaventura hasta el 2016 había recibido multas por más de 14 mil millones de pesos por intermediación laboral e incumplimientos de contratos de trabajo. En su momento, la ministra de Trabajo Clara López intentó mantener un dialogo cercano con las organizaciones sociales y los sindicatos de trabajadores del Valle del Cauca, para lograr tender puentes de entendimiento entre los socios del sector portuario en la ciudad y los trabajadores, pero aparentemente por lo sucedido

en el paro de Buenaventura las condiciones laborales no mejoraron y aun el puerto no representa fuente de riqueza para la población en general (Dinero, 2017).

Adicional a esto, en el informe “Buenaventura: Despojo para la competitividad” se detalla cómo ha sido el crecimiento de la infraestructura portuaria de Buenaventura, dando como resultado las características de la apropiación privada del territorio con base a la incorporación del municipio, a una lógica de capitalismo salvaje, en el que la población local se ve desposeída de manera fraudulenta y violenta de sus recursos”. (Comisión Intereclesial de Justicia y Paz, 2015)

Es decir, la Sociedad Portuaria ha reproducido dinámicas de violencia basándose en intereses privados, por lo anterior queda en evidencia que el Puerto no ha significado un beneficio general para los bonaerenses, ya que además de no ser una fuente significativa de empleo, ha puesto en riesgo su estilo de vida al apropiarse de manera fraudulenta de sus territorios. Esto a pesar de que el Departamento Nacional de Planeación es consciente que, allí en las zonas donde se buscan ampliar los muelles del puerto, viven comunidades que han permanecido por décadas en esos territorios, por lo que es necesario establecer alternativas que permitan el mejoramiento de la infraestructura, sin entrar en detrimento de la población.

Como forma de síntesis de las ideas expuestas en este apartado del ensayo, la evidente necesidad que tiene el Gobierno nacional de mejorar las condiciones de vida de los bonaerenses, y la regulación del uso del suelo en aras de poder ampliar la infraestructura portuaria, muestran que la competitividad del puerto se ha visto limitada por factores externos que van más allá de su capacidad interna; son factores socioeconómicos que no han sido cubiertos con total responsabilidad, ni por el Estado, ni por la sociedad portuaria dentro de sus programas de responsabilidad social empresarial.

En el último paro que evidenció toda esta sintomatología de crisis, se calcularon pérdidas que alcanzaron los 150.000 millones de pesos, es decir, por cada día de paro se perdieron casi 10.000 millones de pesos, esto debido a las mercancías que se encontraban represadas en el puerto 400.000 toneladas), y la disminución de la actividad comercial en el municipio (Vega, 2017).

Lo anterior es muestra de la importancia de una relación fuerte y coordinada entre el sector privado y el sector público, con el fin de ofrecer la confianza suficiente para la inversión extranjera y nacional, y su repercusión en la estabilidad social, cuya alteración puede provocar efectos negativos en la actividad del puerto, siendo relevante dentro de la planeación, la consideración de variables sociales, económicas y políticas.

### **El Puerto de Buenaventura: Entre el delito y el desarrollo económico**

Por otra parte, el impacto de la pobreza y la falta de presencia estatal, genera la profundización de problemáticas como el contrabando, delito que es considerado como una amenaza para la seguridad nacional, dado que es una fuente de financiación de estructuras ilegales y, por otro lado, representan cuantiosos recursos que el Estado deja de percibir y no pueden ser invertidos en salud, educación y mejora de infraestructuras (El Tiempo, 2015). Se estima que la mercancía de contrabando en Colombia alcanza los seis mil millones de dólares, lo que representaría un 10% del total de las importaciones legales.

Si bien, gran parte del contrabando ingresa a Colombia por caminos destapados y rutas dentro de las selvas de las fronteras, los puertos de Buenaventura y Cartagena, a nivel portuario, son los que más preocupan a la Policía y a la DIAN por la gran cantidad de mercancía – ilegal – que llega a estos puertos provenientes de Panamá y China (Legiscomex, 2014).

El esquema, conocido como la norma BASC (Business Anti-Smuggling Coalition o Coalición Empresarial Anticontrabando), es un programa de cooperación entre el sector privado y organismos nacionales y extranjeros, creado para fomentar un comercio internacional seguro, el programa “trabaja para facilitar el comercio seguro, a través de estándares que sistematizan la productividad, mejoran la seguridad de la cadena logística y ayudan a las organizaciones a alcanzar sus objetivos.” (BASC Colombia, 2018)

Al ser Buenaventura, una terminal portuaria, el tipo de contrabando más común es el técnico. Según información que posee la DIAN, los casos de contrabando más frecuentes suceden son la doble facturación, la clasificación incorrecta de la partida arancelaria, y la falsificación de los datos otorgados a las autoridades aduaneras, acciones que se buscan mitigar con la estandarización propuesta por BASC.

Actualmente BASC cuenta con mas de 17 estándares aplicables: Operador Logístico, Operador Portuario - Agente de Estiba, Puerto Marítimo, Transportador Terrestre, Agente de Aduana, Transportador Aéreo, Transportador Férreo, Exportador, Importador, Transportador Marítimo, Agente de Carga, Almacén Fiscal, Servicios Temporales, Servicios Portuarios y Marítimos Complementarios, Vigilancia y Seguridad Privada, Zona Franca y Servicios Hoteleros. (BASC Colombia, 2018)

Para cada eslabón de la cadena de suministro se generan unas recomendaciones y exigencias que garantice la implementación correcta del BASC, cuyas dimensiones se pueden organizar del siguiente modo:

- **Requisitos legales:** hace referencia a las exigencias normativas para el funcionamiento de la organización y el estudio de seguridad de las personas que participan en ella.
- **Sistema de gestión:** enuncia las etapas del proceso de implementación. Por ejemplo indica la revisión de amenazas a la seguridad, y en términos generales el diagnóstico de la organización, estableciendo los procesos, los indicadores, la relación con la política de seguridad que se debe generar, y las revisiones semestrales de todo el sistema.
- **Administración de personal:** Identifica tres procesos vitales: selección, contratación y capacitación, basados en procedimientos de seguridad y planes de mejora continua.
- **Sistema de seguridad:** Genera las indicaciones para las adecuaciones físicas y la preparación del personal para el desarrollo de labores técnicas de seguridad.
- **Logística de recibo y despacho de carga:** hace énfasis en la necesidad de un sistema de trazabilidad sobre los movimientos de las cargas de importación y exportación, controles de inventario, registros, etc.
- **Alianzas estratégicas de seguridad:** en este punto es vehemente sobre la importancia de la coordinación con autoridades locales y otras instituciones para garantizar la seguridad del comercio internacional.

- **Reporte de operaciones y actividades sospechosas:** se debe tener un sistema de reportes a las autoridades de la organización y las autoridades locales, sobre los hechos sospechosos, de manera que se haga con claridad y en el tiempo adecuado para zanjar los posibles efectos negativos. (CiaAndina, 2010)

Adicional a los esfuerzos por la implementación del programa BASC, se expidió la Ley Anticontrabando, no obstante, a pesar de algunos de sus resultados, el contrabando, especialmente de textiles y de calzado, continúa poniendo en aprietos tanto a la industria nacional como a las autoridades portuarias. Solo en el puerto de Buenaventura, se han incautado más de quince mil millones de dólares en mercancía de contrabando, lo cual, de haber llegado al mercado, habría representado multimillonarias pérdidas para industrias tan importantes y afectadas en el país como la textilera, de licores y otros bienes manufacturados (Buenaventura en línea, 2017).

Una crítica que se podría hacer a este problema, es la participación de funcionarios de las autoridades portuarias, aduaneras y del mismo gobierno, que facilitan estas actividades, y obtienen beneficios económicos. En este sentido, la corrupción en Buenaventura desde las autoridades gubernamentales, se replica e todos los niveles, afectando indudablemente la competitividad y desarrollo del puerto.

Otro delito que representa una fuerte problemática en el puerto es el narcotráfico. Para la Policía Nacional, entre las costas de Buenaventura y las de Tumaco se encuentra el epicentro del narcotráfico en el pacífico Colombiano, como se mencionó anteriormente, debido a la ubicación estratégica que representa como puerto de salida, es un objetivo muy codiciado por las bandas criminales tener el control de la ciudad ya que se pueden aprovechar de las rutas marítimas de ingreso y salida de mercancías tanto para intentar enviar la droga por el puerto como para el establecimiento de sus propias bases de salida (El País, 2013).

“Buenaventura está afectada desde varias aristas, entre ellas el narcotráfico, la extorsión, la violencia, la falta de servicios públicos, y la ausencia de educación competitiva y de oportunidades laborales, que al final convergen en un mismo punto: la pobreza”. (Legiscomex, 2014). Estos escenarios de inseguridad no generan confianza para los inversionistas, limitando el nivel de productividad portuario.



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

Así, teniendo en mente los diferentes problemas de la región, surgió la propuesta de la construcción del puerto de Aguadulce, buscando mitigar los posibles riesgos de seguridad y logísticos, que se pueden enfrentar por la falta de infraestructura e inestabilidad social; empero, ello no hace un aporte real a la solución de los problemas de la comunidad.

Para contribuir real y enfáticamente en la realidad del puerto, es necesaria la implementación de redes cooperativas entre estamentos públicos y privados, de orden nacional, regional y local, que permita la coordinación de estrategias encaminadas a la seguridad, la competitividad, y el desarrollo.

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

Así, siguiendo los estándares propuestos por BASC, para generar un cambio en la productividad y la competitividad del puerto, así como su impacto beneficioso para la comunidad, se deben tratar áreas estratégicas como:

- Requisitos legales: la verificación de la reglamentación de las organizaciones que intervienen en las operaciones portuarias y que tiene relación con la comunidad, deben cumplir con la normatividad y garantizar la legalidad de su personal.
- Sistema de gestión: es imperativa la realización del diagnóstico de la sociedad portuaria y de la zona de influencia, identificando riesgos, perspectivas, amenazas, oportunidades y beneficios. Con base en ello, se puede establecer

la política de seguridad, que debe ser comunicada a la comunidad de la organización, y a los agentes externos que deban conocerla.

- **Administración del personal:** Tal vez es uno de los procedimientos de mayor sensibilidad, tanto para las organizaciones, como para la comunidad. La capacitación, la apertura de oportunidades, y la selección basada en estándares de calidad y de seguridad, generarán un impacto en las cifras de desempleo y la alimentación de círculos criminales con el personal local.
- **Alianza estratégica de seguridad:** es uno de los puntos esenciales de BASC y es el ámbito de acción que podría marcar la diferencia con acciones concretas. La alianza con instituciones como Policía Nacional, Ejército y Armada, serán esenciales para la recuperación del monopolio legítimo de la fuerza y la judicialización de los criminales con presencia en la región, y por ende la construcción de un clima seguro que incentive la inversión.  
A su vez, la alianza con el Ministerio de Salud y de Educación, serán aspectos relevantes dentro de la responsabilidad social empresarial, para abrir la puerta a oportunidades de estabilización y desarrollo de la sociedad bonaerense.
- **Reporte de operaciones y actividades sospechosas:** la estandarización y acción en un tiempo eficaz, será la materialización de las redes cooperativas entre las organizaciones públicas y privadas.

### **Competitividad y seguridad como factores que influyen en la actividad del puerto de Buenaventura.**

Para establecer la relación entre competitividad y seguridad como factores que influyen en el desarrollo del puerto, es necesario traer a colación la teoría de la economía institucional en la que los costos de transacción aumentan al no tener la información pertinente sobre el contrato, o la certeza de su cumplimiento. En este caso, la inseguridad afecta la confianza tanto de los comerciantes como de los propietarios y beneficiarios del puerto, que ven afectadas sus operaciones con actividades ilícitas tanto dentro del puerto como en sus cercanías.

Las actividades del puerto de Buenaventura se ven afectadas por la situación socioeconómica de Buenaventura, determinada por la inseguridad y la falta de desarrollo del

capital humano en la región. La debilidad institucional aparece como una variable constante que se refleja en la indiferencia por parte de las autoridades nacionales y locales para impulsar el progreso del puerto.

Por otra parte, la falta de conexión entre los eslabones de la cadena logística, se refleja en las operaciones portuarias. Esta cadena, no comienza en el puerto, realmente, comienza en el lugar de producción de las materias primas y de ahí en adelante se surten los procesos que se ven caracterizados por estar en un contexto económico y social determinado por factores macro particulares.

En este orden de ideas, otro de los factores que disminuye la competitividad del puerto es la falta de conectividad con los principales lugares de producción del país; la falta de vías que soporten el tráfico de mercancías, el coste de los fletes, los paros, la delincuencia común, entre otros factores, que disminuyen el desarrollo normal del puerto. Sin embargo, es necesario resaltar que el gobierno nacional ha intentado mejorar la infraestructura que conecta los principales puertos con ciudades y puntos de origen de las materias primas. Pese a esto, estas obras de relevancia para el comercio internacional, no llegan a entregarse, bien sea por corrupción, o por errores en su contratación, por las mismas fallas estructurales e institucionales que se presentan a lo largo y ancho del país.

Así, se establece el lazo entre la confianza y la seguridad, que se manifiesta en las garantías que se necesitan para generar programas de competitividad. Es necesario tener en cuenta los distintos factores de la competitividad tanto a nivel empresarial como a nivel social, pues si bien, nunca se llegará a un nivel óptimo, el sector público y el sector privado deben trabajar de la mano para mejorar el desarrollo de la economía y la sociedad bonaerense.

## **Conclusiones**

La interrelación de todos los actores intervinientes en las actividades portuarias, es la base de la implementación de programas económicos y sociales, cuyos efectos son interdependientes entre sí. Es decir, el entendimiento de la conexión entre las dimensiones sociales y económicas en una zona como Buenaventura, es la clave para desarrollar políticas adecuadas para la realidad de la región.

La creación de un sistema de gestión basado en los estándares de BASC, por ejemplo, generará un diagnóstico exacto sobre lo que necesita ser subsanado, desarrollado y fortalecido. La apuesta por la seguridad y el desarrollo social, facilitarán las labores portuarias, atraerán la inversión y generarán un clima de crecimiento, del cual todos se pueden beneficiar si se actúa concretamente, pensando colectivamente,

Los factores macro de la competitividad de la ciudad solamente pueden ser desarrollados con una institucionalidad sólida y un fuerte compromiso del gobierno central sobre el control de los recursos que se destinan a determinadas obras y terminan desviándose hacia otros fines bajo dinámicas corruptas. Asimismo, la recuperación de su presencia en las zonas conflictivas, será determinante para cualquier proyecto económico en la zona portuaria.

Del mismo modo, la Sociedad Portuaria como actor relevante en el municipio debería emprender acciones de responsabilidad social más contundentes que ayuden al desarrollo social y económico del municipio ya que al parecer ha actuado como un actor aislado a la realidad del puerto.

Por parte del sector público, debe mostrarse un mayor interés en ofrecer confianza al sector privado del municipio, y ejecutar de forma eficiente los recursos públicos con el fin de tener una mejor infraestructura y sobretodo mejor capital humano, sustentado en la seguridad bajo todos sus prismas: material, alimenticia, educativa, etc.

Para lograr una efectiva inserción de Colombia en el sistema internacional, la correcta utilización del comercio internacional será una herramienta clave. un cambio de perspectiva que lleve al gobierno de turno a mirar las posibilidades y oportunidades que ofrece el pacífico, será esencial para beneficiar a quienes comercian con Asia, pero sobre todo se debe garantizar una infraestructura y un condicionamiento adecuado para sacar provecho de un aumento del nivel operacional del puerto.

No obstante, ello no sólo debe limitarse a las adaptaciones físicas del puerto, sino que desde la dimensión logística, se debe entender la importancia de la seguridad y la conexión que ello tienen con el nivel de empleo, educación, desarrollo y satisfacción de necesidades de la comunidad del puerto, que sufre los flagelos del conflicto, del narcotráfico, el

contrabando, y lo peor de todo: de la indiferencia de las instituciones estatales y privadas que hacen presencia en la zona.

## **Bibliografía**

Agencia EFE. (25 de febrero de 2017). El puerto colombiano de Buenaventura acorta

distancias entre América y Europa. Obtenido de W Radio:

<http://www.wradio.com.co/noticias/economia/el-puerto-colombiano-de-buenaventura-acorta-distancias-entre-america-y-europa/20170225/nota/3393580.aspx>

Alves, J. A. (29 de mayo de 2017). Colombia Negra: Abandono, vida civil y furia en la ciudad portuaria de Buenaventura. Obtenido de

<https://www.opendemocracy.net/jaime-alves/colombia-negra-abandono-vida-civil-y-furia-en-la-ciudad-portuaria-de-buenaventura>

Ávila Forero, R. (2017). Buenaventura sin Caney. Dinero. Obtenido de

<http://www.dinero.com/opinion/columnistas/articulo/buenaventura-sin-caney-por-raul-avila-forero/250247>

Buenaventura en línea. (11 de octubre de 2017). DIAN continúa la lucha para terminar el

contrabando en Buenaventura. Obtenido de Buenaventura en línea:

<http://buenaventuraenlinea.com/barrios-y-localidades/dian-continua-lucha-contrabando-bun/>

Buerbano Vallejo, L. E., González Cabo, V., y Moreno, E. (2011). La competitividad como elemento esencial para el desarrollo de las regiones. Una mirada al Valle del Cauca. Cali: Universidad San Buenaventura.

Centro Nacional de Memoria Histórica. (2015). Buenaventura: un puerto sin comunidad.

Bogotá: CNMH. Obtenido de

<http://www.centrodememoriahistorica.gov.co/descargas/informes2015/buenaventuraPuebloSinComunidad/buenaventura-un-puerto-sin-comunidad.pdf>

Chaguendo, F. (6 de abril de 2014). Las rutas por las que el contrabando está 'desangrando' la industria. El País. Obtenido de <http://www.elpais.com.co/economia/las-rutas-por-las-que-el-contrabando-esta-desangrando-la-industria.html>

Comisión Intereclesial de Justicia y Paz. (2015). Buenaventura "El despojo para la competitividad". San Sebastián. Obtenido de [http://justiciaporcolombia.org/sites/justiciaporcolombia.org/files/informe\\_Buenaventura.pdf](http://justiciaporcolombia.org/sites/justiciaporcolombia.org/files/informe_Buenaventura.pdf)

DANE. (2017). mercado laboral de la ciudad de Buenaventura. Bogotá. Obtenido de [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech\\_buenaventura/boletin\\_buenaventura\\_16.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech_buenaventura/boletin_buenaventura_16.pdf)

Defensor del Pueblo convoca reunión por crisis humanitaria en Buenaventura y Chocó. (25 de abril de 2017). Obtenido de Defensoría del Pueblo: <http://www.defensoria.gov.co/es/nube/enlosmedios/6308/Defensor-del-Pueblo-convoca-reuni%C3%B3n-por-crisis-humanitaria-en-Buenaventura-y-Choc%C3%B3-Choc%C3%B3-Buenaventura-reuni%C3%B3n-humanitaria-districto-valle-del-cauca-violencia-homicidios-masacres-secu>

Dinero. (9 de noviembre de 2017). Colombia debe apurar las mejoras en competitividad. Dinero. Obtenido de <http://www.dinero.com/edicion-impresa/pais/articulo/competitividad-de-colombia-se-debe-acelerar/252167>

Dinero. (26 de octubre de 2017). Colombia necesita mejorar su competitividad, ¿cómo lograrlo? Dinero. Obtenido de <http://www.dinero.com/edicion-impresa/pais/articulo/como-mejorar-la-competitividad-de-colombia/251618>

Dinero. (4 de Julio de 2017). Contrabando y piratería, dos flagelos que sangran la economía colombiana. Dinero. Obtenido de <http://www.dinero.com/pais/articulo/contrabando-y-pirateria-en-colombia-y-su-impacto-en-la-economia/243720>

Dinero. (2017). Sanciones al sector portuario de Buenaventura ascienden a los \$14.000 millones. Dinero. Obtenido de <http://www.dinero.com/pais/articulo/sanciones-y-multas-al-sector-portuario-de-buenaventura/240908>

dinero.com. (26 de febrero de 2017). El ambicioso proyecto que busca erradicar la pobreza en Buenaventura. Obtenido de dinero.com:

<http://www.dinero.com/economia/articulo/el-proyecto-para-mejorar-el-desarrollo-economico-y-social-de-buenaventura/242376>

El País. (13 de noviembre de 2013). Narcotráfico e inseguridad acosan al puerto de Buenaventura. El País. Obtenido de <http://www.elpais.com.co/judicial/narcotrafico-e-inseguridad-acosan-al-puerto-de-buenaventura.html>

El País. (22 de mayo de 2017). Las cifras de la crisis en Buenaventura, el principal puerto sobre el Pacífico. El País. Obtenido de <http://www.elpais.com.co/valle/las-cifras-de-la-crisis-en-buenaventura-el-principal-puerto-sobre-el-pacifico.html>

El País. (s.f.). Corrupción en Buenaventura. El País. Obtenido de <http://www.elpais.com.co/especiales/corrupcion-en-buenaventura/index.html>

El Tiempo. (15 de junio de 2015). Con drones vigilarán trochas usadas para mover el contrabando. El Tiempo. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15981416>

García de León, G. (2009). El concepto de competitividad sistémica. Revista de la Universidad de Sonora, 29-31.

García Ortega, P. (2015). Análisis de la situación social y economía del Puerto de Buenaventura. 67- 68.

García, I. (2015). Buenaventura como ciudad puerto. Obtenido de [https://bibliotecadigital.icesi.edu.co/biblioteca\\_digital/bitstream/10906/78173/1/T00378.pdf](https://bibliotecadigital.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/78173/1/T00378.pdf)

Guerrero, D. (19 de febrero de 2017). Los 319 puntos ‘calientes’ por los que se mueve el contrabando en Colombia. Portafolio. Obtenido de <http://www.portafolio.co/economia/los-puntos-por-los-que-ingresa-el-contrabando-a-colombia-503490>

- Gutiérrez Roa, E. (15 de octubre de 2015). Buenaventura elige bajo presión. El Espectador. Obtenido de <https://www.elespectador.com/noticias/politica/buenaventura-elige-bajo-presion-articulo-592969-0>
- Human Right Watch. (2014). La crisis en Buenaventura: Informe Human Rights Watch. Bogotá D.C.
- Justicia El Tiempo. (21 de abril de 2017). <http://www.eltiempo.com/justicia/conflicto-y-narcotrafico/incautacion-de-cocaina-en-buenaventura-80280>. El Tiempo. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/justicia/conflicto-y-narcotrafico/incautacion-de-cocaina-en-buenaventura-80280>
- Kostiainen, J. (1999). Urban competitiveness and local economic development policy in information society.
- La crisis de la salud que enferma a Buenaventura mientras el paro cívico persiste. (23 de mayo de 2017). Obtenido de Noticias Caracol: <https://noticias.caracol.com/cali/la-crisis-de-la-salud-que-enferma-buenaventura-mientras-el-paro-civico-persiste>
- La República. (23 de mayo de 2017). La puerta trasera del comercio exterior. La República. Obtenido de <https://www.larepublica.co/opinion/editorial/la-puerta-trasera-del-comercio-exterior-2512626>
- Legiscomex. (9 de abril de 2014). La problemática en Buenaventura: más allá de la droga, el contrabando y las Bacrim. Obtenido de <https://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/P/problematika-buenaventura-afectacion-comercio-puerto-rci284/problematika-buenaventura-afectacion-comercio-puerto-rci284.asp?CodSubseccion=389yNumArticulo=CodSeccion=190>
- Losada L, R., y Casas Casas, A. (2008). El enfoque neoinstitucionalista. En R. Losada L, y A. Casas Casas, Enfoques para el análisis político (págs. 178-193). Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Malecki, E. J. (2002). Hard and soft networks for urban competitiveness. *Urban Studies* , 929 - 945.



- Martin, R., y Simmie, J. (2008). The theoretical bases of urban competitiveness : Does proximity matters? *Revue d'Économie Régionale y Urbaine*, 333-351.
- Messner, D., Meyer Stamer, J., Soo Yoon, K., Maggi, C., y Giese, M. (Duisburg de noviembre de 1998). La Competitividad Sistémica. Obtenido de Proyecto de Investigación "Meso-NRW": <http://www.meso-nrw.de/toolkit/espanol/methodologies/methodologies-competitiveness-2.html>
- Molano Jimeno, A. (23 de febrero de 2013). Buenaventura, entre la pobreza y la violencia. Obtenido de [elespectador.com](http://elespectador.com):  
<https://www.elespectador.com/noticias/nacional/buenaventura-entre-pobreza-y-violencia-articulo-406499>
- Noticias Caracol. (6 de noviembre de 2017). Buenaventura alcanza el 80 % de pobreza a pesar de tener mar y tres modernas terminales marítimas. Obtenido de Noticias Caracol: <https://noticias.caracoltv.com/cali/buenaventura-alcanza-el-80-de-pobreza-pesar-de-tener-mar-y-tres-modernas-terminales-maritimas>
- Noticias RCN. (18 de marzo de 2014). Buenaventura continúa en crisis; la población está atemorizada. Obtenido de <http://www.noticiasrcn.com/nacional-regiones-pacifico/buenaventura-continua-crisis-poblacion-esta-atemorizada>
- Observatorio Pacífico y Territorio. (6 de junio de 2017). Violencia y narcotráfico en Buenaventura. Obtenido de Observatorio Pacífico y Territorio:  
<https://pacificocolombia.org/violencia-y-narcotrffico-en-buenaventura/>
- OECD. (2007). *Competitive Cities: A New Entrepreneurial Paradigm in Spatial Development*. Paris: OECD Publishing.
- PNUD. (s.f.). Las voces de los pobres de Buenaventura ¿Cómo romper las trampas de pobreza? Bogotá. Obtenido de  
[http://www.acnur.org/t3/uploads/media/COI\\_2023.pdf](http://www.acnur.org/t3/uploads/media/COI_2023.pdf)
- Portafolio. (1 de junio de 2017). El paro de Buenaventura ya preocupa a la economía. Obtenido de <http://www.portafolio.co/economia/el-paro-de-buenaventura-ya-preocupa-a-la-506448>

- Puertos e inseguridad. (1 de abril de 2017). El Tiempo. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/hugo-acero-velasquez/puertos-e-inseguridad-narcotrafico-en-los-puertos-de-colombia-73696>
- Pulzo.com. (9 de agosto de 2017). El misterio de los \$ 4.000 millones que no aparecen en la Alcaldía de Buenaventura. Obtenido de pulzo.com: <http://www.pulzo.com/economia/perdieron-4000-millones-pesos-alcaldia-buenaventura/PP321638>
- Redacción Negocios y Economía. (9 de marzo de 2018). El nuevo puerto en Buenaventura. El Espectador. Obtenido de <https://www.elespectador.com/economia/el-nuevo-puerto-en-buenaventura-articulo-683729>
- Rodríguez Burgos, S. (20 de mayo de 2017). Tesis de Grado. Cambios institucionales en el periodo 1995-1997 como pilares de la competitividad en Bogotá D.C. Bogotá.
- Semana. (9 de mayo de 2015). Las siete plagas que atacan a Buenaventura. Obtenido de semana.com: <http://www.semana.com/nacion/articulo/buenaventura-no-sale-de-sus-desgracias/441244-3>
- Semana. (9 de mayo de 2015). Las siete plagas que atacan a Buenaventura. Obtenido de Revista Semana: <http://www.semana.com/nacion/articulo/buenaventura-no-sale-de-sus-desgracias/441244-3>
- Semana. (22 de mayo de 2017). Las seis deudas históricas por las que protestan en Buenaventura. Obtenido de semana.com: <http://www.semana.com/nacion/articulo/buenaventura-cifras-de-pobreza-desempleo-inseguridad/526149>
- Valencia, H., Silva Chica, L., y Moreno, A. (2016). Violencia, desarrollo y despojo en Buenaventura. Bogotá: Friedrich-Ebert-Stiftung. Obtenido de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/12685.pdf>
- Vega Barbosa, C. (17 de mayo de 2017). El costo del paro en Buenaventura. El Espectador. Obtenido de <https://www.elespectador.com/economia/el-costodel-paro-en-buenaventura-articulo-694259>

