

INFLUENCIA DE LA GESTIÓN PÚBLICA PARA FOMENTAR EL TURISMO EN EL
PUERTO DE BUENAVENTURA

OLGA LUCIA SÁNCHEZ QUINTANA.
CÓDIGO 4401683

DAVID MENDOZA BELTRAN
ASESOR DE INVESTIGACIÓN

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
DIRECCION DE POSGRADOS
BOGOTÁ 20 DE SEPTIEMBRE 2015

INTRODUCCIÓN

El trabajo Influencia de la Gestión Pública para fomentar el turismo en el Puerto de Buenaventura. Se elabora con el fin de profundizar como se satisfacen las necesidades comerciales y el bienestar de los habitantes de estos territorios con el dinero asignado a través del presupuesto nacional y otras inversiones.

Como punto de referencia se tendrán en cuenta el puerto de Buenaventura en el Océano pacífico. Estos puertos cumplen con una función importante en la economía Colombiana más del 60% de las exportaciones e importaciones que realiza nuestro país se efectúan por esta vía. Y desde hace varios años el gobierno y el sector privado buscan hacerlo competitivo a nivel nacional e internacional ya que se han adelantado muchos acuerdos económicos con diversos países lo cual hace urgente ofrecer puertos comerciales en excelente calidad. Se pretende con este estudio poder ofrecer soluciones viables a los problemas que se han ido presentado en manejo de recursos económicos y ambientales, calidad de vida para los trabajadores y habitantes de la zona, seguridad laboral y eficiencia en el transporte de la mercancía entregada.

¿Quiénes conformamos el estado Colombiano estamos dispuestos a trabajar mancomunadamente por hacer de nuestro puerto realmente lugar de desarrollo y crecimiento integral para nuestro País?

INFLUENCIA DE LA GESTIÓN PÚBLICA PARA FOMENTAR EL TURISMO EN EL PUERTO DE BUENAVENTURA

Es uno de los atractivos turísticos que tiene Colombia. Su posición geográfica es estratégico para la actividad comercial con el resto del mundo. El estado y la empresa privada que invierten en el puerto tienen el empeño de mejorar la calidad de vida en esta región. Por ello continúan proyectando capital para hacer de este corredor comercial un lugar de oportunidades y así aprovechar los beneficios que ofrece esta comunidad portuaria como: Playas exóticas, comida variada, música propia que resume la vida de un pueblo de dos culturas, gente amable y con su propia idiosincrasia, riqueza marítima, minera, y forestal. y una magnífica posición geográfica. Actualmente objeto de inversión significativa tanto pública como del sector privado.

THE INFLUENCE OF THE PUBLIC GESTION TO DEVELOP THE TOURISM IN THE BUENAVENTURA PORT.

Is one of the tourist attractions that has Colombia. Its geographical position is strategic to the business with the rest of the world. The State and the private company to invest in the port, they have a commitment to improve the quality of life in this region. Therefore they continue projecting inversion to make. Of this commercial corridor a place of opportunities and then, use the benefits offered by that community as: exotic beaches, variety in food, own music those aspects summarize two cultures, friendly people and with idiosyncrasies, maritime wealth, mining, forestry, and a magnificent geographical position. Finally it is important to mention the current investment as public as private in the region.

INFLUENCIA DE LA GESTION PUBLICA PARA FOMENTAR EL TURISMO EN EL PUERTO DE BUENAVENTURA.

Las oportunidades que presentan nuestros puertos colombianos para el desarrollo de nuestra nación son muy grandes; en estos momentos se vive un intercambio comercial a gran escala con los tratados de libre comercio que los últimos gobiernos han realizado para dinamizar a nivel mundial la economía. Esto impulsa a ver con urgencia la necesidad de mejorar las condiciones de vida de las personas que laboran en estas empresas portuarias y de quienes viven en sus alrededores, según los informes dados a conocer por los medios de comunicación sobre la situación de los puertos colombianos, llevando a traspasar fronteras colocando en alerta a nivel mundial e interviniendo las organizaciones internacionales buscando que se mejoren los servicios prestados y revisar los aspectos a potenciar para influir positivamente en las vidas de los habitantes del sector. Permitiendo que el servicio prestado lleve a dignificar al usuario o al trabajador.

El puerto de Buenaventura permite tener una actividad en varios sectores. Mueve carga de importación y exportación de Colombia, es un lugar atractivo para la inversión extranjera constatado con centenares de compañías nacionales en el exterior. Históricamente se ha caracterizado por ser una de las más deprimidas de todo el país con los más pobres indicadores sociales y de calidad de Vida de la nación; el anhelo es que en la medida que se generen condiciones para la recuperación social a través de la creación de fuentes de empleo y la dotación de herramientas tecnológicas aumentarán en términos dinámicos la producción de riqueza que contribuirá a mejorar las

condiciones sociales de sus pobladores. Es importante ahondar en la investigación de esta realidad portuaria frente a los manejos que se han llevado a cabo para poder potencializarlos como centros turísticos que influyan significativamente en una buena economía para el país e involucren a todos los pobladores haciéndolos participes de esta actividad comercial y diseñando propuestas donde la calidad de vida de los habitantes crezca significativamente gracias a la organización minuciosa del territorio teniendo en cuenta todos los sectores para que organizadamente se genere una dinámica comercial significativa que ayude a crecer nuestro país.

Desde el tiempo de la colonización El puerto de Buenaventura creado el 14 de julio de 1540 por Juan Ladrillero según orden de Pascual de Andagoya se vio como una fortaleza comercial para el intercambio que se realizaba con diferentes regiones del mundo, aprovechando su posición geográfica. Generando un amplio intercambio étnico y pluricultural que con el correr del tiempo se abre a un mundo globalizado que se enfrenta cada día a los desafíos de un nuevo siglo que es acompañado por grandes avances tecnológicos los cuales permiten intercambiar desde cualquier lugar del universo haciendo de este mundo un territorio sin fronteras y facilitando que muchas personas conozcan el país y quieran venir a disfrutar de las bellezas que se promocionan a través de los medios de comunicación. Estas tierras habitadas en su mayoría por comunidades afro descendientes que llevan en su sangre el sabor a la danza y el gusto por la música que acompaña con sus instrumentos como tambores y marimbas, gozando de una gastronomía propia la cual es el resultado del intercambio cultural; generando un atractivo singular por esta región y con todos los beneficios que ofrece la gente de este territorio portuario se capturara mucha atracción turística. Es necesario brindan las condiciones propias para el disfrute en estas tierras exóticas. Uno de los pasos principales es invertir en mejorar el suministro de energía, agua potable, servicio telefónico, conectividad a internet y manejo

de las aguas residuales. Porque uno de sus problemas fuertes es su déficit en servicios públicos vitales especialmente en agua potable y alcantarillado, los únicos que tienen agua potable durante 24 horas son los hoteles y el internacional mientras que la población no puede disfrutar de ello. Las vías de acceso al puerto se encuentran en un estado deplorable las obras que se han iniciado siguen encaminadas al aumento del potencial exportador e importador todo en función del puerto y no de sus habitantes. Se percibe, exclusión porque faltan oportunidades de empleo, educación, servicios de salud y desarrollo de actividades productivas e incluso en las zonas comerciales. Las potencialidades y debilidades del puerto ha permitido la presencia de grupos armados, la pobreza y la exclusión social permiten que los grupos armados recluten colaboradores en todas las zonas del municipio, fallan los controles existentes y se permiten el transporte de drogas ilegales y el despojo de tierras. La inseguridad permite cobro de extorsión a comerciantes, mineros artesanales y ciudadanos de las comunidades. El estado hace presencia con dos batallones de la armada y mil policías encargados de la seguridad. Sin embargo sigue la presencia de grupos armados en la zona. Se han dedicado a atacar el problema del narcotráfico mientras tanto la seguridad ciudadana sigue desprotegida.

Como zona pesquera realizan sus viviendas en lugares pantanosos y construidas en palafitos es decir son viviendas apoyadas en pilares o simples estacas o casas en el agua construidas sobre cuerpos de aguas tranquilas o a orillas del mar. Por tanto no tienen condiciones de salubridad, seguridad y comodidad para sus ocupantes. Hay dificultad también por la mala distribución territorial de los asentamientos, debilidad en las instituciones competentes en la titulación de los predios. Esta informalidad lleva a la corrupción y a conflictos que a menudo son tramitados o usufructuados por grupos armados que agravan la violencia.

Las leyes Colombianas han buscado acelerar la disminución de las brechas existentes en el acceso a los servicios y a fomentar la igualdad de oportunidades buscando reconocer y asegurar la protección de la diversidad étnica y cultural afirmación que podemos constatar en el artículo 7 de la constitución política de nuestro país , el artículo 8 obliga al estado a proteger las riquezas culturales y naturales, el artículo 13 reconoce que todos los seres humanos nacen libre e iguales sin distinción de ninguna clase. El artículo 63 nos habla de la importancia de una educación que respete y desarrolle su identidad cultural. El artículo transitorio 55 da el reconocimiento a los derechos colectivos de la población afro descendiente en los territorios de ocupación ancestral y la ley 70 de 1993 o ley de comunidades negras en su capítulo 1, artículo 1 dice en el objeto y definiciones:

La presente ley tiene por objeto reconocer a las comunidades negras que han venido ocupando tierras baldías en las zonas rurales ribereñas de los ríos de la Cuenca del Pacífico, de acuerdo con sus prácticas tradicionales de producción, el derecho a la propiedad colectiva, de conformidad con lo dispuesto en los artículos siguientes. Así mismo tiene como propósito establecer mecanismos para la protección de la identidad cultural y de los derechos de las comunidades negras de Colombia como grupo étnico, y el fomento de su desarrollo económico y social, con el fin de garantizar que estas comunidades obtengan condiciones reales de igualdad de oportunidades frente al resto de la sociedad colombiana. Colombia. Congreso de la República, (1993). *Artículo Transitorio 55 de la constitución política.*

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=7388>

La ley 685 del 2001 que estableció el código de minas la cual permite a los afro descendientes intervenir en las actividades que se desarrollen en su territorio, al igual concede a externos desarrollar la minería siempre y cuando las autoridades de los afro descendientes no ejerzan su derecho prevalente a obtener el título minero. (Congreso de la República, 2001) Y el artículo 35 enfatiza que se respete y proteja la identidad cultural de las comunidades afro descendientes.

Este beneficio legal interroga; ¿por qué las autoridades propias no ejercen su derecho y entregan la administración de estos recursos a terceros a sabiendas que sus riquezas van a ser explotadas para un beneficio personal y la región no va a lucrarse de ello? ¿ A qué se debe que las autoridades afro descendientes no exijan a los terceros el cumplimiento fiel del artículo 35 de la ley 70 respeto y protección a la identidad cultural?

Todas estas situaciones muestran que el potenciar la vida de las personas de esta zona portuaria es responsabilidad de todos y no solo de la intervención del Estado. Porque la misma legislación colombiana ha dado las herramientas para hacer de Colombia un territorio próspero más aún estos territorios que tienen una preferencia legal la cual se debe hacer respetar con la voz y el compromiso de todos. No se puede seguir pensando que los demás son los culpables de las situaciones que se viven. Cada persona es responsable de su autorrealización. Cabe citar los aportes dados por Abraham Maslow quien diseñó una escala de necesidades en forma de pirámide con cinco niveles los cuatro primeros niveles son llamados los que agrupan las necesidades de déficit las primordiales, el quinto nivel, el superior, se le llama el de la autorrealización, motivación de crecimiento o crecimiento de ser. (MASLOW, A.1943)

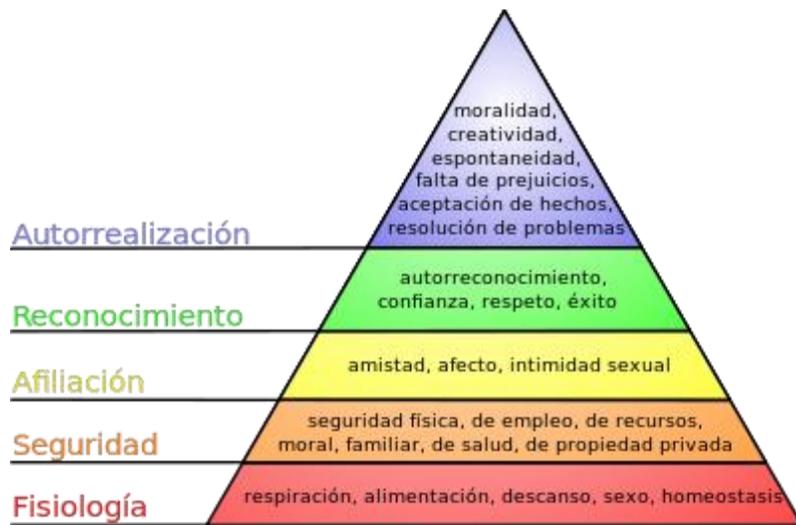


Figura 1. Maslow, A. Pirámide de Maslow: jerarquía de necesidades.

https://es.wikipedia.org/wiki/Pir%C3%A1mide_de_Maslow

Esta teoría de la jerarquía de las necesidades de Maslow A. Se observa claramente que los habitantes del puerto de Buenaventura no tienen las necesidades satisfechas por tanto estas influyen en el comportamiento. Permite concluir que las problemáticas observadas en esta región se deben a que las personas no han podido satisfacer las necesidades. Urge el compromiso a trabajar responsablemente en la consecución de satisfacerlas, para así lograr que las personas busquen su autorrealización trabajo que se realiza en forma individual lo cual contribuye a un compromiso mayor con el desarrollo de la región que activa el turismo, la economía de sus pobladores y por ende hace de Colombia un país más próspero.

En la urna cristal del Gobierno nacional de abril 02 de 2014 comenta que el Presidente Juan Manuel Santos creó la Gerencia Social Integral para Buenaventura en cabeza de David Luna, Alto Consejero para las Regiones, y a Gabriel Vallejo, Director del Departamento para la

Prosperidad Social -DPS-. Esta gerencia canaliza las inversiones para el puerto, para así suplir las necesidades de sus habitantes de la siguiente manera :Seguridad: \$7 mil millones de pesos. En materia de seguridad, el Ministerio del Interior y la Unidad Nacional de Protección -UNP-, dispondrán de recursos superiores a los \$7.000 millones con el fin de hacer de Buenaventura una ciudad más segura con:

Nuevas cámaras de seguridad CAI móvil. Implementación y refuerzo del Plan de Vigilancia por Cuadrantes Reforzamiento de las medidas de seguridad para Concejales .Creación de la Sub-sede de la Unidad Nacional de Protección Salud: \$31 mil millones de pesos El Ministerio de Salud destinará inversiones superiores a los \$32.000 millones para ampliar la cobertura del régimen subsidiado, pues a la fecha se estima que 67.800 bonaverenses no se encuentran asegurados, adicionalmente, parte de esos recursos se destinarán para la cofinanciación de 6 ambulancias que beneficiarán a la población.

Primera infancia: adición presupuestal de \$3.500 millones de pesos En lo que corresponde a la primera infancia, el ICBF se comprometió con la continuidad en el funcionamiento de 10 Centros de Desarrollo Infantil y la construcción de dos más, además aprobó \$3.500 millones de adición presupuestal para fortalecer la nutrición de jóvenes y familias bonaverenses. Lucha contra la pobreza: \$25 mil millones de pesos El Departamento para la Prosperidad Social –DPS llevará a cabo 5 proyectos por más de \$25.000 millones para programas de emprendimiento, mejora de viviendas, y espacios deportivos, culturales y de esparcimiento. Adicionalmente liderará tres programas para mejorar la calidad de vida de 300 mujeres ahorradoras, la nutrición de 300 familias y abrirá 3.000 cupos para Jóvenes en Acción. Reparación y atención a víctimas: \$5.100 millones

de pesos .Por otra parte, y con el fin de continuar con la reparación a las víctimas, la Unidad para la Atención a las Víctimas desarrollará 8 proyectos de ayuda humanitaria, construcción de centros multimodales, habilitación de albergues y estructuración de un Centro Regional de Víctimas, proyectos que superarán los \$5.100 millones. Educación: \$50 mil millones de pesos. En Educación, la cartera responsable y el ICETEX, destinarán recursos superiores a los \$50.000 millones para: La construcción de un Mega colegio Incrementos monetarios de inversión para la Universidad del Pacífico. Ampliación del programa Todos a Aprender .Nuevos créditos, con financiación del 100% para acceder a la educación técnica, tecnológica y universitaria. Infraestructura: \$52 mil millones de pesos. Las inversiones en infraestructura y transporte para Buenaventura superan aproximadamente los \$52.000 millones, recursos que dependen de la presentación de proyectos por parte del ente territorial y del avance de los que ya se han presentado. Estos recursos se destinarán al mantenimiento y dragado del estero de San Antonio y los estudios y diseños para la profundización del mismo, relimpia y remoción de sedimento, ampliación de pista y plataforma del Aeropuerto Gerardo Tovar López y la construcción del Puente El Piñal. Otras inversiones. La Alta Consejería para la Equidad de la Mujer, en búsqueda de que en Buenaventura se respeten los derechos de todas las mujeres, se puso en la tarea de establecer todo un plan para que esta población tenga bienestar y una mejor calidad de vida, y para ello programó inversiones anuales superiores a los \$140 millones en asistencia técnica. Colombia, Todos por un nuevo país (2014).*Así se distribuye la inversión para Buenaventura.*<http://www.urnadecristal.gov.co/gestion-gobierno/inversion-gobierno-buenaventura>

El 16 de febrero de 2015 12 am según el informe del DNP (Departamento Nacional de Planeación) Todos por un nuevo País informan que \$14.044 millones de regalías fueron aprobados en Buenaventura para inversiones sociales. El Gobierno nacional, departamental y municipal le dieron vía libre a nuevas inversiones por \$14.044 millones para el municipio de Buenaventura, Valle del Cauca, a través de la aprobación de 10 proyectos ante su Órgano Colegiado de Administración y Decisión (OCAD) municipal. Las inversiones aprobadas estarán enfocadas en los sectores de salud con una inversión de \$5.851 millones para un proyecto, deporte y recreación con \$4.444 millones para dos proyectos, agropecuario con \$2.015 millones para dos proyectos, transporte con \$945 millones para un proyecto, agua potable y saneamiento básico con \$501 millones para dos proyectos y turismo con \$286 millones para dos proyectos. Los proyectos propuestos por la Alcaldía de Buenaventura y aprobados por el OCAD fueron :

Tabla 1 : Proyecto de Inversión

Sector	Nombre del proyecto de inversión	Valor total
Salud	Mantenimiento y adecuación de la infraestructura del Hospital Distrital de Buenaventura.	\$ 5.851 millones
Deporte y Recreación	Adecuación centro recreacional Acuaparque zona urbana distrito especial de Buenaventura, Valle del Cauca	\$ 4.163 millones
Agropecuario	Fortalecimiento producción agrícola y generación de ingresos para 250 familias concejo comunitario río raposo.	\$ 1.156 millones

Transporte e Infraestructura Vial	Diseño y estudios técnicos equipamiento urbano macro proyecto ciudadela San Antonio distrito especial de Buenaventura, Valle del Cauca.	\$	945 millones
Agropecuario	Implementación de granjas integrales en comunidades indígenas del distrito de Buenaventura, Valle del Cauca.	\$	860 millones
Deporte y recreación	Construcción cancha múltiple barrio eucarístico distrito especial de Buenaventura	\$	282 millones
Agua potable y saneamiento básico - educación	Diseños sistema de abastecimiento de agua comunidad indígena de Puerto Pizarío y Joaquín y de la Institución Educativa Nachazín zona rural de Buenaventura.	\$	261 millones
Agua potable y saneamiento básico - educación – deporte	Estudios y diseños de equipamiento social de los resguardos indígenas de Chachajo, Nuevo Pitalito Comunidad de Chamapuro y Burujón comunidad Unión agua clara zona rural buenaventura	\$	240 millones
Turismo	Estudio para la conservación de los recursos naturales y turísticos del consejo comunitario de Zacarías río Dagua zona rural del distrito especial de Buenaventura- Fase I	\$	143 millones

turismo Consolidación del ecoturismo en el consejo \$ **143 millones**
comunitario de Sabaletas, Bogotá y La Loma - Fase I
distrito especial de Buenaventura.

[https://www.dnp.gov.co/Paginas/\\$14-044-millones-de-regal%C3%ADas-fueron-aprobados-por-el-OCAD-municipal-de-Buenaventura-para-inversiones-sociales.aspx](https://www.dnp.gov.co/Paginas/$14-044-millones-de-regal%C3%ADas-fueron-aprobados-por-el-OCAD-municipal-de-Buenaventura-para-inversiones-sociales.aspx)

Todos estos recursos son destinados para realizar obras pero nos encontramos que

La corporación Minuto de Dios será Multado por incumplimiento con la entrega de viviendas en Buenaventura por FONADE. <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/corporacion-minuto-dios-sera-multada-por-incumplimiento-obras-buenaventura>. En Buenaventura los contratistas no cumplen con las obras y lo más triste es que las mismas personas que son las responsables de velar por el éxito de ellas permiten la corrupción.

<http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/buenaventura-contratistas-cumplen-con-obras-pero-si-politicos>. Frente a estas evidencias se debe hacer un trabajo arduo al respecto de las finanzas públicas, la transparencia en el manejo de los recursos de todos y concientizar a la ciudadanía de la responsabilidad que tienen como veedores. Se percibe que el trámite en el Puerto a la llegada de un contenedor es rigurosa por ello las situaciones que se viven en el Puerto. El proceso es el siguiente:

Ingreso de carga y contenedores por puerta: En el ingreso de carga por puerta el Agente de Aduana deberá anunciar la carga en tanto que la empresa de transporte deberá en turnarse,(PORTNET) a continuación el conductor del vehículo deberá tener la planilla de traslado DIAN-MUISCA en caso de carga containerizada, o en caso de la carga suelta (café, azúcar, etc.) deberá tener la guía de tránsito y tiquete de Admítase (Generado por PORTNET), los cuales serán

verificados por el personal de seguridad de TCBUEN; sin éstos documentos el vehículo no podrá ingresar al Terminal Portuario. Al final del proceso de descargue del contenedor en los patios, serán pedidos estos documentos por el personal de puerta, y el conductor recibirá el ticket de basculaje de salida con el EIR correspondiente al contenedor o carga suelta.

En el caso de Ingreso de contenedores Vacíos el conductor del vehículo deberá presentar el ticket de Admítase (Generado por PORTNET), y si es devolución del contenedor deberá en turnarse en la página web y presentar el contrato de comodato correspondiente al Terminal, el cual será verificado por el personal de seguridad de TCBUEN; sin estos documentos el vehículo no podrá ingresar al Terminal Portuario. Al final del proceso de descargue del contenedor en los patios serán pedidos estos documentos por el personal de puerta, y el conductor recibirá el ticket de salida con el EIR correspondiente al contenedor y su ticket de báscula. En el caso de Retiro de contenedores de importación llenos el cliente o su agente de aduana debe hacer llegar por vía electrónica o física al área de documentación los documentos exigidos por el Terminal (Declaración de Importación con levante, pago de facturas TCBUEN, documento de transporte liberado, al igual se verificará el mandato y registro del importador). De esta manera el agente podrá acceder a la solicitud del servicio en tanto que la empresa de transporte podrá en turnarse en el PORTNET para generar su ticket de Entréguese que será exigido al ingreso de la terminal por el personal de Seguridad para verificación y luego a la salida del terminal.

En el caso de Retiro de contenedores Vacíos el cliente debe hacer llegar por vía electrónica o física a nuestra Área de documentación el documento generado por la naviera que autoriza el retiro

de éste del depósito. De esta manera el cliente podrá acceder a la solicitud de la cita en el PORTNET para generar su tiquete de Entréguese que será exigido al ingreso de la terminal por el personal de Seguridad para verificación y posterior a la operación de cargue del contenedor en el Vehículo será reclamado por el personal de puerta. También se puede encontrar más información en (Terminal Cut Off, Ingreso y Retiro de Contenedores, Inspección a la carga, Autorización de ingreso de Contenedores y Procedimientos Bodega de Café.) Con la tecnología que se ha implementado en el 2010 se gastaba 1 horas y 19 minutos , en el 2011 1 hora y 54 minutos, en el 2012 1 hora y 14 minutos , en el 2013 0,56 minutos Este dominio de manejo de las mercancías baja costos y permite que el puerto sea competitivo y contribuya al desarrollo comercial de Colombia. Fuente: Información aportada por SPRBUN (2013).

Desde el año 2010, el puerto de Buenaventura ha incrementado la productividad frente a las toneladas movilizadas por hora, lo que refleja una maximización de la transferencia de carga y la capacidad de manipulación de la misma. Las sociedades intervinientes en la operación señalaron que con la implementación del modelo de integración operativa se esperaba producir una mejora en los indicadores de eficiencia tales como un incremento en los rendimientos de la grúas entre el (42%) y (50%), mientras que la permanencia de buques y camiones, el tiempo de fondeo de buques y la ocupación del muelle disminuiría como resultado de la operación. Para determinar si la operación de implementación del Modelo de Integración Operativo para las sociedades SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.; MARITRANS S.A.; GRANPORTUARIA BUENAVENTURA LTDA.; TERMINAL ESPECIALIZADO DE

CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.; ELEQUIP S.A., NAUTISERVICIOS S.A., y otros operadores terrestres aprobada por la SIC, obtuvo los efectos esperados –eficiencias- Se analizaron cifras entre los periodos 2008 y 2013, basadas en los indicadores de eficiencia presentados por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) actual administradora del puerto, observando su evolución y variación porcentual. Los rendimientos en grúas, tiempos de permanencia en el periodo analizado superaron las expectativas que se pretendían alcanzar antes de la operación Se aprecia una reducción del (41.91%) en el tiempo promedio de descarga de las naves al pasar de 13.04 horas en el 2010 a 7.58 horas durante el primer semestre de 2013. El promedio de toneladas movilizadas en la SPRBUN presentó un crecimiento importante del (88%) al pasar de 359,60 a 678,43 toneladas en ese mismo periodo. Se concluye que entre menos tiempo demore una nave al costado del buque descargando las mercancías, mayor será el número de toneladas movilizadas al interior del puerto .Colombia. Superintendencia de Industria y Comercio.(46-68) Sector Portuario Colombiano e incidencia de las Políticas Públicas en la SPRBUN.

[http://www.sic.gov.co/drupal/recursos_user/documentos/promocion_competencia/Estudios Economicos/Estudios Economicos/Estudios Mercado Puertos.pdf](http://www.sic.gov.co/drupal/recursos_user/documentos/promocion_competencia/Estudios_Economicos/Estudios_Economicos/Estudios_Mercado_Puertos.pdf)

Se puede prolongar por diversas situaciones que expertos en logísticas hacen ver :

- ❖ No informar a tiempo al operador logístico que el despacho de la mercancía llegó al puerto: esto ocurre, generalmente, por negligencia de los funcionarios encargados y genera como consecuencia demoras en la operación e incremento en los costos. La capacitación y

selección del personal adecuado se convierte en un tema fundamental para evitar este problema.

- ❖ No realizar la revisión previa a los documentos de rigor, por parte de las sociedades de intermediación aduanera: hay casos en los cuales estas sociedades no revisan con antelación que la factura comercial tenga los Incoterm (conjunto de reglas internacionales regidas por la Cámara de Comercio Internacional que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional), o incluso dejan de prestarle atención a las descripciones mínimas sin las cuales no es posible nacionalizar las mercancías que se importan del exterior. El manejo adecuado de los trámites y la documentación es uno de los elementos fundamentales en el buen desarrollo de un proceso logístico, y su descuido una de las causas más comunes de pérdida de tiempo y dinero.

- ❖ Enviar las mercancías a otros destinos: esto suele ocurrir por negligencia de los agentes de carga, los cuales procesan erradamente la guía o BL (documento por el cual son transportadas las mercancías). En esos casos, aunque las navieras siempre saben en dónde se encuentra el cargamento, es preciso devolverlo a su destino original en el mismo medio de transporte por el cual fueron enviadas, lo cual resulta engorroso y muy costoso. De ahí que sea necesario siempre estar atento al diligenciamiento de la BL.

- ❖ Las demoras del contenedor en el puerto: por varias razones que incluyen la negligencia de los funcionarios, las demoras de los permisos que da el gobierno para el transporte de las

mercancías especiales, la congestión en los puertos y la insuficiencia de la infraestructura portuaria, muchas empresas importadoras deben pagar un multa de 100 dólares por día y por cada contenedor a las empresas navieras que los alquilan, cuando estos contenedores de mercancía superan los 10 días que deben permanecer, a más tardar, en el puerto. En este punto también hay que tener en cuenta que uno de los trámites más molestos para las empresas es la devolución del contenedor al puerto, sobre todo cuando se trata de distancias considerables como de Buenaventura o Santa Marta a Bogotá, por ejemplo, en donde además hay que prever los inconvenientes del transporte terrestre del container.

- ❖ El incumplimiento de los transportadores: es usual que los transportadores no cumplan con la hora pactada de retiro de la mercancía. Un manejo apropiado del ítem de transporte, lo que se traduce como una buena selección de contratistas o la elección de un eficiente jefe de transporte, es fundamental para que los costos no aumenten y el proceso logístico cumpla con su propósito de eficiencia.

- ❖ Almacenamiento: en las temporadas en las cuales hay un altísimo movimiento de mercancías (abril y octubre, noviembre y diciembre) es usual que las bodegas se llenen tanto que las empresas se ven obligadas a almacenarlas en los corredores. Siempre es necesario tener un outsourcing de bodegaje como as bajo la manga para evitar congestiones que afecten el proceso. En este sentido, si se trata de perecederos, es muy importante tener identificados y reservados los cuartos fríos extra más apropiados para el respectivo producto.

- ❖ El robo de mercancías en las bodegas de almacenamiento: la seguridad es siempre un tema crítico en términos de logística. Por eso, es preciso siempre invertir mucho dinero y tiempo en seguridad externa e interna (esto incluye los procesos de selección del recurso humano). Los controles sorpresa y el adecuado manejo de personal son soluciones preventivas para evitar que la seguridad se convierta en un problema.

- ❖ La inexactitud de los inventarios de la mercancía almacenada: en este punto, a la hora de corroborar los inventarios es común que haya alguna inconsistencia entre el sistema y la mercancía física. En estos casos es preciso siempre revisar qué sucedió, pues es común que haya omisiones en los procedimientos de las organizaciones y suele suceder que algún funcionario haya dado la orden de salida de la mercancía y no lo haya registrado.

- ❖ El almacenamiento de material inservible: es muy común que las empresas almacenen material en desuso (maquinas dañadas, repuestos, etc.), lo cual hace incluso menor la capacidad de las bodegas afectando el almacenamiento. Muchos de esos elementos pueden ser vendidos como chatarra generando algún ingreso, pero lo mejor es la prevención: un buen administrador de bodega logrará evitar que ésta se congestione y afecte los intereses del proceso logístico.

- ❖ La falta de planeación: desafortunadamente, este suele ser un común denominador en las empresas importadoras y exportadoras, las cuales esperan que el operador logístico solucione a última hora los errores que pueden haber sido cometidos durante el proceso. El operador logístico está obligado entonces a estar actualizado y capacitado para resolver

estas necesidades de sus clientes. Además, en últimas las grandes soluciones son preventivas y no operativas. Con una excelente previsión de errores sobre el proceso se está garantizando que cualquier punto débil que éste tenga sea cubierto de la mejor forma. Colombia, Revista de logística.(2008-2009).Top10deerroresfrecuentesenlogística. http://www.revistadelogistica.com/n4_top10_error.asp

En esta sociedad portuaria laboran aproximadamente (200) operadores portuarios, realizando actividades de cargue y descargue marítimo (carga general, granel sólido, granel carbón, granel líquido y contenedores), transporte terrestre, cargue y descargue terrestre, llenado y vaciado de contenedores, estiba, desestiba, trincado, destrincado, inspección, clasificación, trincado, tarja, pilotaje, amarre y desamarre, servicio de lancha y remolcadores. Dentro de sus instalaciones, como todas las demás sociedades portuarias regionales de servicio público cuenta con el edificio administrativo, oficinas de la DIAN, oficinas de seguridad y oficina de operaciones, basculas de pesajes para la carga, zona de inspección y zona de llenado y vaciado de contenedores

file:///C:/Users/ROSA/Pictures/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf Inversión en Buenaventura es prioridad': DNP

Las inversiones del Plan Nacional de Desarrollo corresponden a 37,5 billones de pesos, un incremento del 17 % respecto al cuatrienio anterior. En este cuatrienio las inversiones son más altas que en los diez años anteriores”, dijo el director del DNP. El Gobierno tiene recursos previstos para garantizar el 100 por ciento de cobertura de acueducto y alcantarillado en Buenaventura. También el 100 por ciento de cobertura de energía en la zona rural”, explicó el director del DNP. Por sectores, en el presente cuatrienio se destacan los montos destinados a educación, con cerca de 6,1 billones de pesos; a vivienda 5,5 billones de pesos; a financiamiento agropecuario 3,8 billones de pesos; a salud

3,7 billones de pesos y a infraestructura vial 2,4 billones de pesos entre otros. En el caso de las regalías el director del DNP reveló que ese departamento ha aprobado en los Órganos Colegiados de Administración y Decisión (OCAD), 227 proyectos por 479.328 millones de pesos .Mientras en el periodo 2007-2011, el Valle recibió 76.000 millones de pesos, promedio anual, para este año cuenta con 221.000 millones de pesos de regalías, lo que representa un aumento del 290 por ciento”, destacó Gaviria Muñoz. En total, entre 2012 y 2015, el Valle del Cauca ha recibido en regalías 614.207 millones de pesos. Solo Buenaventura, con el sistema anterior de regalías, recibió durante el 2007-2011 un promedio anual de 4.600 millones de pesos y solo con la entrada en funcionamiento del nuevo sistema (2012) la cifra aumentó ese año a 13.218 millones, con un incremento del 187 por ciento. En 2015, Buenaventura recibirá 15.600 millones de pesos. En esas cifras se incluye el Fondo de Ahorro y Estabilización y el Fondo de Pensiones Territoriales (Fonnet).Así mismo, con la información reportada por las entidades territoriales al 15 de julio de este año, 140 proyectos por 269.255 millones de pesos se encuentran en etapa de ejecución ya están terminados. En cuanto a las intervenciones que desde el Gobierno nacional se tienen previstas para Buenaventura, el director del DNP reiteró que “el puerto es la prioridad y el epicentro de estas inversiones: más de 3,9 billones de pesos en el corredor Buga-Buenaventura. También en otras como la acuapista Tumaco-Guapi-Buenaventura y el trabajo que se viene haciendo para diseñar un complemento en la actual ciudad de Buenaventura que puede intervenir casi 4.000 hectáreas y superar los 700 millones de dólares”. Colombia. El Tiempo .Economía. (2015)

Inversión en Buenaventura es prioridad:

DNP.<http://www.eltiempo.com/economia/empresas/inversion-en-regiones-de-colombia/16214021>

En Buenaventura hay diversos atractivos turísticos. Los más destacados son: Parque Néstor Urbano Tenorio. Miradores hacia el mar. Muelle turístico flotante. Mural "Buenaventura 450 años al cosmos". Catedral de Buenaventura. Palacio Nacional.



Figura 2 Playa de Ladrilleros. Costas sobre el océano Pacífico del Valle del Cauca.

Playas de Juanchaco y Ladrilleros: Localizados a la entrada de Bahía Málaga a una hora en lancha desde Buenaventura, ubicadas al sur del Pacífico colombiano, donde desembocan ríos caudalosos, hay pueblos de pescadores que en medio de una tupida selva de manglares viven y trabajan al ritmo cadencioso de la marimba y el tambor. Allí, entre Buenaventura y Bahía Málaga se encuentran inmensas playas de gran belleza, con buena infraestructura turística, como Ladrilleros y Juanchaco, con mucha cultura y tradición, las cuales son muy visitadas por turistas.



Figura 3 Puerto de Buenaventura. [https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_\(Valle_del_Cauca\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_(Valle_del_Cauca))



Figura4CatedraldeBuenaventura

https://www.google.com.co/search?q=CATEDRAL+DE+BUENAVENTURA&oq=CA&aqs=chrome.0.69i59j69i57j0l4.3295j0j7&sourceid=chrome&es_sm=93&ie=UTF-8



figura 5 cascada de sierpe [https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_\(Valle_del_Cauca\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_(Valle_del_Cauca))

Un espectáculo que sorprende a quienes visitan el bosque húmedo natural de Bahía Málaga, adonde se llega en una hora en lancha rápida desde Buenaventura, es la cascada La Sierpe, de 65 m de altura. Esta es una de tres caídas de agua que se encuentran en este lugar, cerca de donde los visitantes también pueden refrescarse en piscinas de agua dulce que se forman en la serranía de Las Tres Marías. Bahía Málaga y el Jardín Botánico La Manigua: situados dentro del área del Parque Nacional



Figura 6 Ballena jorobada en el Parque nacional natural Uramba Bahía Málaga

[https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_\(Valle_del_Cauca\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_(Valle_del_Cauca))

Playas de La Barra: es la última playa después Pianguita, Juanchaco y Ladrilleros. Para llegar a esta hermosa playa hay que ir en lancha y después tomar transporte terrestre. Hay varios hostales cerca para hospedarse y senderos ecológicos para admirar la vegetación y la biodiversidad del lugar. también hay avistamiento de ballenas.

Reserva Natural San Cipriano: en realidad el nombre es “Reserva Forestal Protectora de los Ríos Escalarete y San Cipriano”, la reserva tiene una extensión de 8564 hectáreas y para llegar a ellas hay que llegar a Córdoba que queda 20 km antes de Buenaventura y de Córdoba, a la reserva son 20 minutos en brujitas (estos son carritos de Balineras que operan en las vías férrea) o en carromotor, en la reserva encontramos charcas profundas y aguas transparentes, chorreras, gran diversidad de fauna y flora, platos típicos de la región, frutas y licores representativos de esta y lo más importante gente amable y respetuosa.

Playa de La Bocana: es una poblado litoral que esta antes de llegar a Ladrilleros, sus playas son hermosas, es un buen sector de pesca, tiene mucha cultura, su gente es amable y sus platos típicos son deliciosos. También hay confortables cabañas y senderos ecológicos que muestran su gran biodiversidad.

Playa de Pianguita: cerca de Buenaventura se encuentra este poblado litoral, donde el mar se une al cielo en atardeceres de ensueño, se encuentra el Eco parque Temático Iguanas Verdes, se constituye en un esfuerzo comunitario para reactivar el turismo, según Rigoberto Gómez, creador del lugar. El Eco parque, que comprende cuatro hectáreas, es parte del hábitat de la comunidad negra de Bazán, “que diseñó senderos ecológicos para enseñarle al turista su forma de vida, su fauna y flora, y cómo se ha

venido constituyendo su cultura”. También posee hermosas playas que atrae a los turistas.



Figura 7 Estación del tren de Buenaventura [https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_\(Valle_del_Cauca\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_(Valle_del_Cauca))



Figura 8 Muelle Buenaventura [https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_\(Valle_del_Cauca\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_(Valle_del_Cauca))



Figura 9 La Bocana [https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_\(Valle_del_Cauca\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Buenaventura_(Valle_del_Cauca))

CONCLUSIONES

Es necesario realizar un trabajo arduo donde se potencialice toda la materia prima que se encuentra en cada individuo y que por diferentes situaciones no se han logrado canalizar y puedan ser más útiles para la construcción del país.

En los últimos años el estado colombiano con las empresas que laboran del sector privado en los puertos se han proyectado a mejorar la calidad del servicio portuario y por ende activar la productividad con una mirada social y de protección ambiental para que siendo un corredor comercial todos se beneficien de estos proyectos .

El Estado Colombiano ha invertido en los puertos colombianos buscando activar la economía es claro que la responsabilidad del desarrollo de este sector del país ; es competencia de todos los sectores incluyendo a la población que se ve afectada por esta actividad económica y le han correspondido ajustarse a un estilo de vida que por la posición geográfica en que se encuentra se abre al mundo. El puerto de Buenaventura se ha venido preparando y sigue proyectado con grandes inversiones para activar el turismo de esta región y acrecentar la economía colombiana. Es necesario elaborar y ejecutar un plan estratégico que abarque todos los sectores que dinamizan la vida humana y así potencializar este territorio colombiano que tiene muchas cosas para ofrecer y de forma organizada e invirtiendo se pueda lograr alcanzar la humanización y producción de este territorio.

Se pudo apreciar las ventajas y desventajas que posee el sector portuario y la urgencia de incentivar el turismo que se debe proyectar de manera permanente que brinden estabilidad laboral a las personas que están vinculadas a la actividad portuaria ayudando al bienestar de la comunidad, Los propósitos planteados por los sectores tanto privados como del estado son proyectados al crecimiento y desarrollo de la calidad de vida del territorio y a la activación de la economía colombiana a nivel regional y mundial.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Escobar Gómez, I. X., Suarique Ávila, D. K., & Sotelo Blanco, M. A. (2012). Diagnóstico de la Situación Portuaria de Buenaventura para Realizar Comercio Asia Pacífico. Bogotá:

Franco Ramírez, J. R. (2011). Herramienta de Gestión Estratégica para que las Pymes Construyan su Propuesta de Valor. Santiago de Cali: Universidad ICESI.

Aprobaron \$14.044, millones de regalías para Inversión en Buenaventura.

[https://www.dnp.gov.co/Paginas/\\$14-044-millones-de-regal%C3%ADas-fueron-aprobados-por-el-OCAD-municipal-de-Buenaventura-para-inversiones-sociales.aspx](https://www.dnp.gov.co/Paginas/$14-044-millones-de-regal%C3%ADas-fueron-aprobados-por-el-OCAD-municipal-de-Buenaventura-para-inversiones-sociales.aspx)

Barake, J. A. (enero 14 de 1991) El turismo en la Costa Atlántica :Fórmulas para acabar con el turismo Síntesis económica: Semanario de economía .p 6,-8.

El País Buenaventura Valle del Cauca (2015) Contratistas no cumplen con las obras

<http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/buenaventura-contratistas-cumplen-con-obras-pero-si-politicos>.

El Tiempo. Economía.(2015)Inversión en Buenaventura es prioridad

DNP.<http://www.eltiempo.com/economia/empresas/inversion-en-regiones-de-colombia/16214021>

Informe Especial (abril 15 de 1991) la liquidación de Col-puertos : sorteando obstáculos .Síntesis económica :semanario de economía p.14-16

Ley 70 o de Negritudes

https://www.google.com.co/search?q=ley+70+de+1993&oq=ley&aqs=chrome.69i59j69i57j69i61j0l3.4294j0j7&sourceid=chrome&es_sm=93&ie=UTF-8

LEY 685 DE 2001<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=9202>

La corporación Minuto de Dios será multada por incumplimiento de obras.

<http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/corporacion-minuto-dios-sera-multada-por-incumplimiento-obras-buenaventura>

Maslow, A. Pirámide de Maslow: jerarquía de necesidades. figura

https://es.wikipedia.org/wiki/Pir%C3%A1mide_de_Maslow

Instrumentos Musicales de Colombia

http://www.colombiaaprende.edu.co/html/etnias/1604/articles-83197_archivo.pdf

Revista de logística .(2008-2009)Top10de errores frecuentes en logística.

http://www.revistadelogistica.com/n4_top10_error.asp

Soto, P.J (Marzo 18 de 1991).Puertos de Colombia :Reorientación de la Política Portuaria .Síntesis económica: semanario de economía segunda copia p 9,10

Superintendencia de Industria y Comercio.(46-68) Sector Portuario Colombiano e incidencia de las Políticas Públicas en la SPRBUN

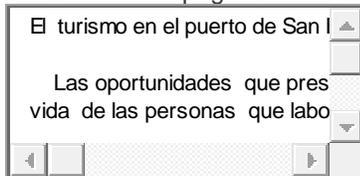
Superintendencia de Industria y Comercio (2010). Resolución 255. Bogotá: SIC. Disponible en

http://docsrodas.sic.gov.co/ConsultaActos/NavegacionDocsIfx/VerDocsInternet.php?tipo_doc=R&nume_radi=255&ano_radi=2010&Consultar=Consultar

Controle el uso pegando o escribiendo su texto original aquí, hasta 2,493 caracteres:

El turismo en el puerto de San I

Las oportunidades que pres
vida de las personas que labo



Busca a través de: la web noticias social networks *beta* - [ver opciones avanzadas](#)
Búsqueda Rápida Búsqueda Profunda

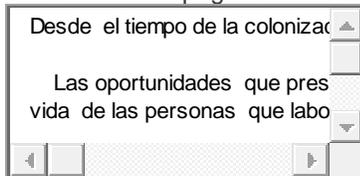
Registrando los documentos más relevantes...

Plagium no encontró documentos que estén haciendo uso del texto ingresado.

Controle el uso pegando o escribiendo su texto original aquí, hasta 0 caracteres:

Desde el tiempo de la colonizac

Las oportunidades que pres
vida de las personas que labo



Busca a través de: la web noticias social networks *beta* - [ver opciones avanzadas](#)
Búsqueda Rápida Búsqueda Profunda

Registrando los documentos más relevantes...

Plagium no encontró documentos que estén haciendo uso del texto ingresado.