
////

**ORIENTACIONES
ESTRATÉGICAS
POT / POD MODERNOS**

**BUENAVENTURA
VALLE DEL CAUCA
MAYO 2019**

**Orientaciones
Estratégicas
POT / POD Modernos**

**Buenaventura, Valle del Cauca
Mayo 2019**



ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS
POT / POD MODERNOS



BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA

CONTENIDO



| | |
|---|----|
| INTRODUCCIÓN | 6 |
| 1. Propuestas en Conectividad e Infraestructura | 12 |
| 2. Propuestas en Economía y Desarrollo Empresarial. | 20 |
| 3. Propuestas en Vivienda | 30 |
| 4. Propuestas en Servicios Públicos. | 38 |
| 5. Anexos – Respuestas de los aliados del sector privado | 44 |

ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS
POT / POD MODERNOS



BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA

INTRODUCCIÓN



Las Orientaciones Estratégicas que componen este texto se desprenden de un esfuerzo conjunto por generar propuestas en torno a temas que se consideran centrales para la formulación de los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios de Palmira y Buenaventura, aprovechando la ventana de oportunidad que representa el proceso simultáneo de construcción de sus POT en el marco del programa POT Modernos adelantado por el Departamento Nacional de Planeación – DNP.

Así, para el caso de Buenaventura, ProPacífico y el Comité Intergremial e Interempresarial de Buenaventura (C.I.B), convocaron y conformaron un conjunto de aliados procedentes del sector privado como la Sociedad Colombiana de Arquitectos, Cámara Colombiana de la Infraestructura, Comisión Regional de Competitividad del Valle del Cauca, ANDI y miembros de dicho Comité con el fin de generar recomendaciones a partir de los diagnósticos y áreas de experticia que cada uno de estos actores ha desarrollado como resultado de su presencia y trabajo en la región.

Dada la coyuntura actual de los municipios, que presentan unas problemáticas específicas y la oportunidad para solucionarlas a través de los Planes de Ordenamiento Territorial, se plantean orientaciones frente a temas que se consideran estratégicos y que trazan cada uno de los capítulos del presente texto: Desarrollo Empresarial, Servicios Públicos, Vivienda y Conectividad e Infraestructura.

El punto central al que apunta este documento es el aprovechamiento de las condiciones del Distrito de Buenaventura en virtud de su biodiversidad, su riqueza social y ambiental y además, su condición de ciudad puerto. En Buenaventura, como en la mayoría de ciudades puerto del mundo, el puerto ha sido un elemento esencial en la configuración de la ciudad y de sus actividades tanto desde una perspectiva económica, como cultural y social.¹

Si bien el puerto ha tenido un papel relevante en el Distrito, se reconoce que ha existido un desarrollo dispar respecto a la ciudad, proceso en el cuál esta última no ha logrado consolidar niveles de progreso al mismo ritmo del puerto, careciendo de condiciones de bienestar generalizadas para la población bonaverense. En este sentido, se entiende que el Plan de Ordenamiento Territorial que se encuentra en construcción debe considerar a la población y sus posiciones, teniendo en cuenta que la mayoría del Distrito corresponde a territorios colectivos. Lo que implica el aprovechamiento de la movilización por parte de sectores civiles como catalizador de estos procesos de participación en la construcción del ejercicio, de tal forma que será un componente esencial en el proceso tanto de formulación como implementación del Plan.

Esto no desconoce que el puerto de Buenaventura se presenta como un elemento esencial en el proceso de estructuración del comercio y de la morfología de la ciudad, constituyendo una pieza estratégica para la economía del país en tanto que es uno de los puentes de conexión de los mercados globales y locales. Es decir, si bien no es el punto central de la identidad de la ciudad, ofrece potencialidades para la economía y bienestar social en ella siempre y cuando la consolidación de los puertos se acompañe de políticas y proyectos sociales que aseguren niveles de desarrollo equitativos entre los distintos componentes y aspectos de Buenaventura, adelantando políticas y proyectos que permitan que los beneficios de contar con elementos como este en la ciudad, se expresen de manera generalizada para toda la población y actividades del Distrito.

En efecto, al analizar casos en el mundo, se observa que los puertos constituyen un componente central en las dinámicas de comercio exterior en la medida que aproximadamente el 80% del comercio mundial depende del transporte marítimo.²

1: Cambell, S. (1993). Increasing trade, declining port districts: Port containerization and the regional diffusion of economic benefits. En H. Noponen, J. Graham, & A. Markusen (Edits.), *Trading industries, trading region: International trade, American industry, and regional economic development*. New York: Guilford Press.

2: UNCTAD, U. N. (2009). *Maritime transport and the climate change challenge*. In: *Proceedings of the Multi Expert Meeting*. Ginebra

Es tal la importancia de los puertos en países en vías de desarrollo, que estudios como los de Chowdhury y Erdenebileg³ sugieren que las regiones con salida al mar y, naturalmente, con puerto, presentan ventajas comparativas en cuanto al Producto Interno Bruto respecto a aquellas que no cuentan con dicha ventaja. Así, se ha logrado evidenciar que los puertos tienden a incrementar el PIB en el área donde se localizan y, además, propician dicho incremento en regiones cercanas a ellos.⁴

Por esto, actúan como catalizadores del desarrollo económico en las ciudades con las que se relaciona (especialmente en la que está ubicado) al propiciar la integración de mercados y aglomerar servicios que conllevan beneficios para la comunidad, por lo que resulta pertinente preguntarse para el caso de Buenaventura en qué medida se han aprovechado dichas potencialidades tanto desde el nivel nacional como desde el Distrito mismo.

Si bien los puertos traen externalidades negativas que deben ser abordadas y solucionadas con relación a la posible contaminación, congestión del tráfico y presiones en ocupación del suelo, tienen también la capacidad de atraer nuevos flujos de información, tecnología, capital tanto humano como económico y generar competitividad.⁵ Así, algunos de los principales beneficios que implican son económicos al impulsar nuevas dinámicas comerciales que generan nuevos patrones de consumo y producción con efectos directos sobre el PIB de la región, nuevos impuestos por actividades portuarias, así como comerciales, inmobiliarias y de servicios que se desprenden de ellas y la generación de nuevos empleos.⁶

Sin embargo, la existencia de puertos, en concordancia con su relativa importancia en las ciudades, representa intereses importantes que muchas veces se contraponen a tendencias generales en los procesos de planeación y tomas de decisión. Por esto, uno de los principales retos a abordar, y que es posible pensar que Buenaventura no ha logrado consolidar, es una planificación urbana articulada con la planeación portuaria, haciendo compatibles las actividades portuarias y logísticas con los usos urbanos en general. Esto, dicho en otras palabras, implica reconocer los puertos como un elemento decisivo para el Distrito de Buenaventura y usarlo a favor del bienestar de la población al generar interlocuciones entre la ciudad y el puerto como elemento funcional de la misma.

En síntesis, los beneficios a aprovechar son, según la OCDE:⁷

- Puertos como facilitadores del comercio
- Agregación de valor por los puertos e industrias relacionadas
- Generación de empleos
- Innovación en tecnología a partir de investigación para fortalecimiento de puertos (de las 10 ciudades líderes en innovación de tecnología para transporte marítimo, nueve son portuarias, sólo Zúrich no lo es)

Para aprovechar esto, y como reglas generales para la potencialización de los puertos en relación con las ciudades, la OCDE propone apuntarle a la conectividad marítima, sistemas de medición de eficiencia, crear conexiones sólidas con el **hinterland** y al interior del mismo por medio de la intermodalidad, garantizar el apoyo de las comunidades y articularlos con otras actividades de manera más concreta, logrando avances como la generación de empleo de calidad y otros aspectos que permitan la superación de la pobreza en el Distrito. Para esto, las estrategias son la diversificación urbana y productiva que redefina y optimice el rol del puerto en la ciudad, la creación de clústeres donde el puerto sea un punto esencial, desarrollo industrial relacionado con los puertos, el desarrollo de proveedores locales y la creación de redes con otras ciudades puerto de la región y del mundo. Todo esto, por supuesto, con un enfoque territorial que contemple la conservación del medio ambiente y el bienestar de la comunidad como recursos centrales para contrarrestar los efectos negativos que puede llegar a generar el puerto.

³: Chowdhury, A., & Erdenebileg, S. (2006). Geography against Development: A Case for Landlocked Developing Countries.

⁴: Bottasso, A., Conti, M., Ferrari, C., & Tei, A. (2014). Ports and regional development: A spatial analysis on a panel of European regions. *Transportation Research*(65)

⁵: Kostianinen, J. (2002). Urban economic development policy in the network society

⁶: Xiao, Z., & Lam, J. (2017). A systems framework for the sustainable development of a Port City: A case study of Singapore's policies. *Research in Transportation Business & Management*, 22.

⁷: OECD. (2014). *The Competitiveness of Global Port-Cities*. OECD Publishing.

Se considera que el principal instrumento para lograr esto es la planificación rigurosa del puerto y sobre todo, una planificación de la ciudad que lo involucre directamente y genere sinergias entre estas dos perspectivas (ciudad y puerto), de tal manera que desde un abordaje entre la ciudad y los puertos garantice la reducción de las asimetrías existentes. Dicho de otra forma, no se trata sólo de que en los procesos de la planificación se considere la existencia de un puerto, sino también que se entienda cómo estos están siendo concebidos y crear una visión general de ciudad y de puerto más pertinente para el Distrito. Un ejemplo de ello, relevante como caso de éxito, es la creación de un Plan Maestro común para la ciudad y el puerto de Oakland en California, donde se logró establecer una visión donde ambos componentes se desarrollaban de manera equiparada y la población en general podría acceder a mayores beneficios como resultado de dicha sintonía en la ejecución de estrategias.

En este aspecto, son de resaltar las políticas económicas y de planificación del territorio que ha adelantado Singapur en razón de las ventajas y retos que conlleva la existencia de puertos en su territorio, y que se presenta a continuación de manera resumida a partir del trabajo de Xiao y Lam:

Dimensión económica

Entendiendo sus limitaciones naturales para la elaboración de productos a partir de materias primas propias, Singapur ha dirigido su economía hacia la importación y exportación de productos a partir de la agregación de valor y la manufactura, por lo que los puertos han sido un elemento esencial para concretar dicha vocación productiva como un país con concentración de actividades logísticas. La importancia de los puertos se robustece si se tiene en cuenta que debido a la escasez de materias primas, la mayoría de productos para el consumo interno (además de los requeridos para la agregación de valor) deben ser importados.

Por esto, y al ser esencial para el sostenimiento de su crecimiento económico y desarrollo social, se hace énfasis en sintonizar las funciones de los puertos con el modelo económico y productivo, razón por la cual ante el surgimiento de competencia por la existencia de nuevos puertos en otros puntos de Asia, Singapur ha dirigido sus esfuerzos en fortalecer la productividad y conectividad de los puertos, ya que de ellos depende la totalidad de dinámicas económicas, productivas y comerciales del país.

Dimensión socio-ambiental

El desarrollo de Singapur tiene un énfasis en la sostenibilidad por medio del Plan Verde Singapur 2012 elaborado en el 2002 por el gobierno, con el objetivo de dirigir el crecimiento del país basado en el desarrollo eficiente, con energías limpias y con preservación de los recursos ambientales. En consonancia con esto, y con el fin de contrarrestar los efectos ambientales que conllevan los puertos, la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur ha establecido políticas y marcos regulatorios para que su operación sea sustentable y los equipamientos y prácticas relacionadas sean más respetuosos con el medio ambiente.

En el 2011 se anunció el Programa Verde de Puertos que, con una vigencia de 5 años, buscó la reducción de emisiones contaminantes. Además, considerando la poca disponibilidad de suelo vacante en Singapur, ha procurado hacer más eficiente los equipamientos y actividades portuarias con el fin de reducir en la mayor medida de lo posible el suelo demandado por ellas.

De esta forma, el caso de Singapur demuestra cómo desde el ordenamiento territorial y demás instrumentos de planeación han acoplado a los puertos dentro del sistema funcional de la ciudad y reducir al máximo las externalidades negativas que genera la existencia per se de puertos en un territorio determinado y potencializar las positivas.

Desde una perspectiva más específica, en cuanto a la realización de proyectos, se requiere adelantarlos bajo enfoques específicos que aseguren su ejecución en razón de su pertinencia y capacidad de respuesta a las necesidades contextuales del territorio.

Se identifican como procesos ejemplares distintos proyectos de gran escala adelantados en Australia⁸, por ejemplo la profundización del canal en Victoria, donde las lecciones aprendidas evidencian la necesidad de involucrar de manera efectiva a stakeholders, la inclusión en planes de carácter vinculante a largo plazo, la identificación efectiva de problemas, la formulación de más alternativas al mismo problema bajo la óptica de un análisis costo-beneficio, un correcto análisis de riesgos y la correcta asignación de responsabilidades y compromisos de los actores en torno a ellos y el diseño de una gobernanza que asegure canales de comunicación claros para los procesos de rendición de cuentas y estructuras de toma de decisión que incluyan a actores clave.

Por otro lado, en la construcción de la autopista M7 de Nueva Gales del Sur, se resaltan lecciones como la capacidad de involucrar e interesar a la comunidad en los procesos haciéndolo de interés público, la creación de mecanismos para hacerlo comercialmente viable, traslado de mayores riesgos, responsabilidades y beneficios al sector privado de tal forma que tanto éste como el público perciban una situación de “gana-gana” y por ende, un gran soporte en la inversión privada para sacar el proyecto adelante.

Dicho esto, a través de los siguientes documentos y cada uno de sus apartados, se abordan propuestas que buscan consolidar un modelo de desarrollo territorial acorde a las realidades de Buenaventura, aprovechando las condiciones con las que cuenta y de acuerdo a eso, perfilar la ciudad que se visualiza para el futuro bajo un modelo de desarrollo sostenible que sirve de referencia a otras ciudades que cuenten con características similares en el país.

Así, los proyectos y estrategias que se adelanten en el Distrito deben pensarse en el marco de aquellas vocaciones que serán los determinantes del desarrollo para Buenaventura y el bienestar de su población en consonancia con su identidad, cosmovisiones y potencialidades particulares. Por esto, los procesos de concertación con la comunidad serán esenciales para el cumplimiento en la ejecución de los proyectos, no sólo en términos de cronograma, sino también como respuesta pertinente a las necesidades de la población y su visión del territorio.

Dichas vocaciones se abordaron desde un componente legal a partir de la Ley 1617 de 2013, la cual identificó, a partir de un diagnóstico del territorio, los aspectos industrial, biodiverso, ecoturístico y portuario como las principales fortalezas y puntos, que a partir del aseguramiento de las condiciones de bienestar mínimas que toda población debe gozar, serán esenciales para el desarrollo social y económico de la región desde líneas de acción que aseguren su sostenibilidad.

De esta forma, en el presente documento se exploran los mecanismos para aportar a la generación de avances en la calidad de vida de la población y el crecimiento económico del Distrito desde el POT bajo una perspectiva preponderantemente urbana en virtud de los ámbitos de acción y experticia de los aliados en el proceso de construcción del mismo. Así, se hace invitación expresa a plantear, desde otros dominios de conocimiento de la realidad del Distrito, visiones del territorio que complementen las propuestas planteadas y generen un diálogo con las necesidades y potencialidades que tiene el área rural.

⁸: Australian Government, Department of Infrastructure and Transport, 2011 , Infrastructure Planning and Delivery: Best Practice Case Studies

1.

CONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA EN EL DISTRITO DE BUENAVENTURA

//////

Con información y análisis proporcionados por:

Asociación de Transportadores Marítimo y Fluvial del Pacífico - Atransmaflupa

Grupo Portuario

Pilotos Prácticos del Pacífico

Asociación Nacional de Agentes Navieros

Federación Colombiana de Agentes Logísticos

Compas-Boscoal

Servicio de Pilotaje de Buenaventura - SPILBUN

Asociación de Ingenieros de Buenaventura

Cámara Colombiana de Infraestructura - CCI

Asociación Nacional de Empresarios - ANDI

Sociedad Colombiana de Arquitectos - SCA

Codisert

1.1. ACTUALIDAD DEL DISTRITO DE BUENAVENTURA

Si bien el Distrito cuenta con una infraestructura que, hasta el momento, en general, ha podido responder a las necesidades que exigen las actividades y dinámicas que ocurren en él, se observan ciertas debilidades que con el correr del tiempo van a evidenciarse de manera cada vez más marcada y que de no ser abordadas oportunamente generarán impactos sobre la economía y desarrollo de Buenaventura.

El Distrito no se encuentra conectado vía terrestre hacia el resto del Litoral Pacífico, a pesar del importante rol que desempeña en la región, de tal manera que el único medio de transporte que lo comunica es el cabotaje⁹ ante la ausencia absoluta de vías mencionada. Esto, según Atransmaflupa, va acompañado de un excesivo énfasis en el tema portuario que deja inacabados otros elementos esenciales para la conectividad del Distrito, y evidencia una ausencia absoluta de intentos por reglamentar y optimizar el transporte de cabotaje, aun considerando que es el único que permite una conexión a lo largo del litoral. Además, persiste la ausencia de un ferrocarril eficiente para el transporte de carga y pasajeros hacia el resto del país, así como la ausencia de un sistema completo de vías que responda a las necesidades de las actividades que se desarrollan en el territorio.

En efecto, se identifica un esquema de desarrollo desordenado con un crecimiento poco controlado, por lo que resulta necesario asumir las actividades que definirán la organización del territorio teniendo como principal norte el bienestar de la población y perfilando cada una de ellas hacia los distintos componentes productivos y urbanos que se quiere y sobre todo, comprendiendo que el resultado esperado no es un puerto con una ciudad, sino una ciudad con un puerto, la cual no ha avanzado de acuerdo a las dinámicas de crecimiento económico que ha logrado el sector portuario. Por esto, la planificación debe generar claridad respecto a las vocaciones del territorio y su clasificación como paso esencial para ordenar el proceso crecimiento urbano al cual está expuesto el Distrito.

Este mismo panorama compromete a la conectividad en telecomunicaciones, ya que según Codisert, si bien en la ciudad se ofrecen servicios de este ámbito de manera efectiva, el crecimiento urbano y la expansión desordenada de la infraestructura en telecomunicaciones puede generar, a futuro, impactos respecto a la concordancia entre la demanda y la eficiencia de la oferta.

Con todo esto, y según planteamientos de la ANDI, Buenaventura tiene los elementos requeridos para llegar a consolidar aún más su condición de principal puerto del Pacífico, teniendo como objetivo central su desarrollo como una ciudad.

1.2. ESTRATEGIAS DE TRANSPORTE Y CONECTIVIDAD

Evidentemente, para fortalecer las características económicas del Distrito y las condiciones bajo las cuales vive la comunidad, es necesario consolidar el transporte intermodal, lo cual implica una estrategia que comprenda las distintas jerarquías viales que han resultado de ejercicios como el Plan Vial, definiendo corredores regionales y conexiones urbano – rurales,

⁹ Servicio que se realiza entre puertos de un mismo país que en la mayoría de las legislaciones está reservado a las empresas y naves nacionales.

las cuales tendrían como resultado vínculos sólidos hacia el interior del país, entre el aeropuerto y el puerto y, por último, el viaducto zona portuaria y un eje vial sur - norte.

Otro aspecto relevante, según la Sociedad Colombiana de Arquitectos, es la recuperación de las vías férreas en el Departamento para, entre otras cosas, vincularlas a las actividades portuarias, lo cual va en consonancia con otras estrategias de renovación definidas en el Plan Maestro como proyectos de renovación vial dirigidos a la definición de accesos y el fortalecimiento de la intermodalidad. Es decir, se trata de una apuesta regional y distrital donde la clave será fomentar, a través de proyectos y políticas de transporte, el uso de distintos medios de transporte según las ventajas que ofrezca en relación a la naturaleza del territorio y las necesidades de la población, definiendo los roles de los distintos componentes territoriales del Distrito, su articulación y las estrategias de aprovechamiento económico que se desprenden de la construcción de esta visión del territorio.

Un punto inicial que puede acompañar esta estrategia es el mejoramiento de las condiciones de transporte de carga mediante la instalación de controles técnicos rigurosos y eficientes en las actividades logísticas y portuarias del Distrito. Por esta razón, se requiere la implementación de herramientas que busquen ordenar la circulación de vehículos de carga. Considerando la congestión en las vías de acceso a los Terminales Marítimos, la falta de programación de algunas actividades previas al ingreso del Terminal Marítimo, la poca seguridad para la mercancía y el conductor, así como la baja trazabilidad para la actividad terrestre o desbalances de carga. En este aspecto, Transportes Mejía S.A, señala aspectos específicos como que la zona de actividad Logística en la vía alterna interna en funcionamiento no ha logrado desarrollar su potencial en tanto la ausencia de espacios dirigidos al entornamiento de vehículos y descarga de mercancía o su uso nulo por parte de los prestadores del servicio.

Así, además de articular las vías existentes con actividades logísticas y generar infraestructura que la fortalezca, es necesario pensar en nuevas vías alternas que descongestionen el tránsito en el Distrito, lo que implicaría además, en términos de la Federación Colombiana de Agentes Logísticos, reacomodar la infraestructura vial urbana donde las nuevas vías se articulen con las existentes. Esto significa que el transporte de carga no debe mezclarse con otros usos, por lo que muchas de las vías no entrarán a la zona urbana del Distrito. Por esto, es clave poner en marcha el Plan de Movilidad existente.

La vía alterna interna será un elemento fundamental en la reestructuración vial que se requiere en el Distrito, fomentándola como un corredor seguro donde la presencia de bienes públicos como el alumbrado público sean acordes con el pago que actualmente hacen las personas y proyectos, ya que revela deficiencias no acordes a las expectativas generadas en los usuarios en razón de los valores que cancelan en materia de servicios. Además, como propone Transportes Mejía, es necesario pensar mecanismos que permitan la creación de rutas de transporte continuo en la vía alterna-interna, su conexión directa con Sociedad Portuaria y promover la reubicación de familias localizadas en adyacencias de la vía.

De esta forma, se requiere un ejercicio riguroso de definición de infraestructura carretable, ferroviaria y marítima (canales internacionales y canales menores) y el aprovechamiento de condiciones naturales, como plantea la propuesta de Atransmaflupa en cuanto al uso del transporte marítimo y fluvial con una vocación urbana como alternativa y complemento en la conectividad del territorio, haciendo uso de la hidrografía del Distrito como articulador del territorio y la población tanto en sus aspectos urbanos como hacia territorios de índole rural.

Por otro lado, será necesario fortalecer la conexión con zonas turísticas y rurales que permitan la introducción, desarrollo y fortalecimiento de nuevas dinámicas productivas en la que cada vez más bonaverenses de zonas rurales y urbanas participen del desarrollo social y económico del Distrito, con el fin que sea más generalizado y robusto.

Siendo la intermodalidad un objetivo central de la estrategia, en cuanto a las intervenciones

necesarias para desarrollar el transporte marítimo relacionado con actividades portuarias y logísticas, será necesario contar con puertos secos que se articulen y complementen las dinámicas actuales del movimiento de carga en los terminales y, además, pensar en el transporte aéreo como un mecanismo para lograr dicho objetivo. Como lo afirma la ANDI, esta organización de su territorio también implicará contemplar mejoras en el aeropuerto, en medios ferroviarios y la profundización del canal de acceso.

Todo esto teniendo en cuenta que dichas potencialidades podrán ser aprovechadas tanto por las empresas como por los ciudadanos al ver ampliadas sus condiciones de transporte a lo largo y ancho del territorio y por extensión, su margen de acción y desarrollo personal y económico, abordando uno de los aspectos más relevantes en la calidad de vida de la población como lo es la movilidad urbana y regional. Además, para este mismo objetivo debe promoverse una infraestructura tecnológica y en telecomunicaciones eficiente que dé respuesta a los desarrollos empresariales y la demanda en general del Distrito, por lo que la promoción por parte del Gobierno Nacional, junto a las estrategias que plantee el POT en este aspecto serán esenciales. En efecto, como afirma Codisert, las telecomunicaciones y la tecnología serán uno de los principales soportes para el desarrollo de actividades económicas como el ecoturismo (en el contexto de la promoción de la Economía Naranja), de tal forma que además de temas infraestructurales, el aprovechamiento y generación de capital humano es un punto indispensable para la viabilidad de esta estrategia.

1.3. CONFLICTOS NORMATIVOS

En general, los aliados coinciden en que la mayor debilidad en términos normativos en Buenaventura es la falta de claridad legal en torno al uso del suelo y la propiedad del mismo, de tal forma que se habilitan espacios para ciertos usos aún con la existencia de conceptos de otras entidades que no lo permiten, esto implica, para Atransmaflupa, que las leyes resultan obsoletas para las nuevas realidades del Distrito y no logran contrarrestar la disconformidad entre las posiciones y órdenes de distintas entidades de escala nacional, departamental y distrital.

Es decir, a partir de ejercicios relacionados a la construcción del Plan Maestro, se encontró que en materia normativa resulta urgente definir el rol de los dueños del territorio, tanto particulares como comunitarios y a partir de la zonificación efectiva, fomentar la vocación de las zonas norte, sur y central, las cuales resultaron ser, en términos tentativos del mismo ejercicio, logística, mixta y residencial respectivamente. Esto se complementa con la necesidad de definir los trazados férreos en zonas urbanas como elemento esencial tanto en la movilidad como en el manejo de conflictos espaciales que puedan surgir en el territorio. Para esto, los controles efectivos sobre el uso del suelo y, sobre todo, la protección ambiental, requerirá el diseño de mecanismos que blinden los objetivos que se enmarcan en dichas tareas.

Se requiere una estrategia efectiva para agilizar los trámites referentes al uso del suelo y acabar la ilegalidad que se presenta en dichos usos, considerando que algunos individuos y empresas no cumplen las directrices definidas en los planes. Por esto, Pilotos Prácticos del Pacífico plantea realizar un fortalecimiento institucional que aproveche los mecanismos existentes que han mostrado eficiencia e ir alineando las instituciones dentro de una sola línea de acción y enfoque de ciudad en el cual, por ejemplo, las estrategias en materia de vivienda no vayan en contravía de las zonificaciones y jerarquías viales que quieran definirse para el funcionamiento de la ciudad.

Por otro lado, un tema que requiere atención en el Distrito es la reglamentación de la Ley 70, ya que no se ha logrado definir el suelo rural y el urbano, además de otros problemas en la

titulación de predios, donde se evidencian incoherencias por la superposición en la posesión de la tierra. Por esto, se plantea desde SPILBUN que es el Estado quien tiene que asumir los procesos de consulta con la comunidad y no pasar dicha responsabilidad exclusivamente a las empresas.

Para lograr materializar la visión que se tiene del Distrito y los bienes y servicios que puede proveer como ciudad, se reconoce necesaria la presencia y trabajo articulado del sector público en sus distintos niveles de gobierno con el sector privado y la comunidad, aprovechando figuras como Obras por Impuestos,¹⁰ la cual debe ser claramente reglamentada para el caso específico de Buenaventura y la viabilización de las distintas iniciativas que se tienen en temas de infraestructura y de servicios públicos a ejecutar en el territorio.

Finalmente, será necesario tener en cuenta el desarrollo de la Ley de Zonas Económicas Especiales, que representa oportunidades para fortalecer las actividades logísticas contemplando incluso la creación de un antepuerto que complemente dichos objetivos.

1.4. PROBLEMÁTICAS DE CONECTIVIDAD

En relación a lo anterior, se evidencian problemáticas en cuanto a la infraestructura vial en la medida que existe una alta dependencia de unas pocas vías, que en los casos que se ven obstruidas o cerradas llega a colapsar el transporte de carga y de pasajeros en todo el Distrito. Lo que hace evidente que se ha descuidado el transporte aéreo y marítimo como una alternativa a las condiciones actuales de movilidad y tránsito.

Estas problemáticas han generado impactos tanto en la viabilidad del comercio y los negocios, pero sobre todo, en la manera como los ciudadanos habitan el espacio de manera limitada y su acceso a servicios que ofrece la ciudad en distintos ámbitos.

1.5. PROYECTOS PRIORITARIOS

Como elementos centrales para el mejoramiento de la calidad de vida de los bonaverenses y la competitividad del Distrito, los aliados destacan la necesidad de consolidar el ferrocarril del Pacífico, construir la segunda calzada de la vía alterna-interna que se encuentra en formulación por la ANI o una vía para uso exclusivo del transporte de carga, así como otros proyectos que generan impacto en la conectividad e infraestructura del Distrito, como lo es el proyecto de MinMinas de la segunda línea de interconexión eléctrica, dado que la capacidad instalada para Buenaventura está próxima a coparse y limitar la ejecución de nuevos proyectos que demanden mayor generación de energía eléctrica.

En términos generales, los aliados coinciden en que en los proyectos de infraestructura de conectividad y telecomunicaciones, así como de otros ámbitos, apunten a aprovechar zonas rurales y especialmente, a generar una cobertura ampliada y eficiente de servicios públicos en el Distrito, lo cual se considera como un punto de partida central para la generación de nuevas dinámicas económicas y productivas en Buenaventura. Por su parte, la Sociedad Colombiana de Arquitectos identifica como prioritarios los siguientes proyectos:

¹⁰: Mecanismo tributario (Decreto 1925 de 2017) por el cual se da participación directa a los contribuyentes del Impuesto sobre la Renta y Complementarios con ingresos brutos iguales o superiores a 33.610 UVT, es decir, \$1.071 millones de pesos colombianos en 2017, en la ejecución de proyectos viabilizados y prioritarios de trascendencia social en los municipios de las ZOMAC.

- Modelo de desarrollo en el área de expansión del Distrito (Hábitat, CTI y logística)
- La estabilidad, capacidad y manejo del Muelle Turístico
- Segunda línea de interconexión eléctrica
- Doble calzada Buenaventura - Citronella
- El viaducto Sena- Zona Portuaria
- El uso, mantenimiento y desarrollo de la Vía Simón Bolívar, como alternativa a la doble calzada Loboguerrero-Buenaventura.
- Vía Mulaló- Loboguerrero, incluyendo una vía del ferrocarril para transporte de carga
- Ejecutar los Planes Maestros de Acueducto y alcantarillado
- Los Centros de Actividad Logística
- El dragado del canal de acceso a la Bahía de Buenaventura
- Construcción del muelle de cabotaje (muelles temáticos en ámbitos pesquero, maderero y de pasajeros).
- Continuación del proyecto INVIAS Conexión Pacífico-Orinoquia
- Priorización y puesta en marcha del Plan de Movilidad y actualización del diseño conceptual del sistema estratégico de transporte.
- Modernización y Ampliación del Aeropuerto Gerardo Tobar López
- Continuación del Malecón de Buenaventura
- Recuperación de la Avenida Simón Bolívar (antigua vía al mar)
- Terminal Marítimo Delta del Río Dagua frente al kilómetro 5 de la Bahía de Buenaventura
- Dragado del Estero San Antonio
- Dotación de fibra óptica



2.

ECONOMÍA Y
DESARROLLO
EMPRESARIAL EN
EL DISTRITO DE
BUENAVENTURA



Con información y análisis proporcionados por:

Comisión Regional de Competitividad del Valle del Cauca

Ecomadera

Federación Colombiana de Agentes Logísticos

Asociación Turística y Cultural de Buenaventura - AVENTUR

Inversiones del Pacífico

Asociación Nacional de Pesqueros a Pequeña Escala

Sociedad Colombiana de Arquitectos

Asociación Nacional de Empresarios - ANDI

Comité Intergremial de Buenaventura

Federación Colombiana de Agentes Logísticos

Cámara de Comercio de Buenaventura

2.1. ACTUALIDAD DEL DISTRITO DE BUENAVENTURA

Buenaventura cuenta con un gran potencial para establecer un modelo de desarrollo exitoso y sostenido en el tiempo, que conlleve al bienestar general en la población del Distrito. Para ello, es necesario empezar a tomar medidas desde ahora, que aprovechen tanto la logística, como la agricultura, su ubicación y los recursos naturales con los que cuenta, delineando un desarrollo empresarial enfocado en economías locales como la pesca, el turismo, el cabotaje etc. Así, valiéndose de la actual oferta y la demanda de bienes y servicios que se dan en la región, se impulsará en Buenaventura la actividad empresarial de distintas escalas que asegure la generación de empleo y bienestar de los habitantes del Distrito, que permita fortalecer su rol como el centro de oportunidades para el desarrollo del Pacífico colombiano.

Lo anterior reconociendo que en Buenaventura hay una limitada aplicación de políticas públicas tanto del orden municipal como departamental y nacional en materia de planificación urbana y ordenamiento del territorio, lo cual incide en que dichas potencialidades no sean aprovechadas al no ofrecer las herramientas necesarias a las empresas y ciudadanos y no planificar una línea de acción para lograrlo.

2.2. CADENAS PRODUCTIVAS Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD

La Comisión Regional de Competitividad del Valle del Cauca señala la importancia del componente portuario en el Distrito, siendo no sólo un posible clúster en sí mismo, sino también un potencializador de los que lleguen a plantearse en el futuro. En efecto, en términos de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, esta actividad genera asentamientos y otras cadenas productivas por actividades de intercambio principalmente, o por la actividad industrial.

Para complementar este rol de crecimiento departamental que desempeña el componente portuario, y ante la visible ausencia de clústeres consolidados en el Distrito, los aliados proponen desarrollarlos en torno a la generación de valor agregado en la madera (proyecto sede en Buenaventura donde se recibe y procesa madera del resto del Litoral) o el ecoturismo, la agricultura y pesca y la generación de productos finales en torno a ellas.

Se identificaron algunas cadenas productivas como, por ejemplo, la mencionada respecto a la madera recibida como materia prima proveniente desde distintos puntos del Pacífico y que desde Buenaventura es distribuida hacia otras zonas del país y el mundo, por lo que será esencial la optimización de las condiciones de transporte y e impulsar proyectos como el Fortalecimiento del ecosistema de innovación de la cadena productiva forestal y maderera de Buenaventura.

En el caso del turismo, se trata de consolidarlo articulando los distintos servicios intrínsecos a la actividad y creando paquetes de servicios que incluyen hoteles, transporte, operaciones, ecoturismo, cultura y generación de clúster. Actualmente son áreas y servicios marcadamente aislados entre ellos a pesar del potencial de poder guardar una estrecha relación con otras actividades como portuaria o pesquera. En este sentido, es clave el Plan Maestro de Turismo de Buenaventura, liderado por FONTUR, que busca convertirse en un instrumento de plani-

ficación y gestión que defina una visión a futuro, así como objetivos a corto, mediano y largo plazo con sus programas, proyectos y actuaciones. Además, se hace necesario generar una propuesta de desarrollo sustentable, con una zonificación territorial o adecuada distribución de las actividades turísticas, acorde con usos racionales de suelo y respeto por el medio ambiente, lo que resulta en la visualización de servicio del turismo en el que los operadores turísticos operen bajo la figura de la formalidad y articuladamente con los puertos con el fin de hacer de este campo una actividad segura tanto para el prestador como el turista. Esto sumado a estrategias para hacer el territorio más atractivo en razón de su sostenibilidad ambiental, por lo que Transportes Mejía propone la creación de plantas de reciclaje estratégicamente ubicadas que permitan la conservación de los valores naturales del Distrito.

Por otro lado, como lo señala la ANDI, la presencia del SENA, la Universidad del Pacífico y Universidad del Valle, así como otras instituciones educativas en el Distrito será esencial para la conformación de cadenas productivas en cuanto sus programas de formación servirán de soporte y complemento para su consolidación. Como ejemplo se observa el hecho que, en la actualidad, dicha entidad ha desarrollado un programa para el diseño y elaboración de embarcaciones para actividades náuticas y pesqueras.

Para la Cámara de Comercio de Buenaventura, por su parte, los encadenamientos en áreas como la logística son el punto central para el aprovechamiento de las distintas potencialidades con las que cuenta el Distrito, en cuanto permite la comercialización nacional e internacional de estos productos. Para aprovechar esto también será necesario que dentro de este encadenamiento se planteen estrategias de agregación de valor, por lo que la agroindustria, según esta entidad, será esencial para consolidar la economía del Distrito, en razón de las facilidades que hay para plantearlo como clúster por las condiciones del suelo y la demanda con la que cuentan estos productos.

Esto es posible en la medida que se fortalezca la prestación de servicios públicos y se garantice la seguridad, ya que de esto depende la creación e instalación de las empresas que compongan dichas cadenas productivas. Además, será pertinente considerar el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas con incentivos tributarios y productivos que brinde plataformas que sirvan como bisagra para el conjunto de actividades y flujos comerciales que se adelanten en el Distrito, como lo plantea el modelo de desarrollo propuesto para el área de expansión.

2.3. VOCACIÓN PRODUCTIVA

Los aliados afirmaron que las vocaciones productivas de la ciudad se encuentran claramente definidas en el marco de los “apellidos” que se le otorgaron a Buenaventura como Distrito Especial, es decir, el portuario, ecoturístico, biodiverso e industrial. Por lo tanto, Buenaventura alberga en sí misma un sinnúmero de factores que al ser implementados haciendo énfasis en los componentes priorizados en su proceso de transformación en Distrito fomentarían el crecimiento tanto económico como social. Por lo tanto, las vocaciones productivas deben ir direccionadas en estas líneas y establecer sinergias y conexiones estratégicas entre sí, de manera que el crecimiento de Buenaventura no se centre exclusivamente al tema portuario, sino que sea integral y complementario, sin dejar a un lado el tema pesquero, maderero, pesquero, turístico, artesanal e industrial.

De acuerdo a lo anterior, el Distrito debe aprovechar su biodiversidad y el desarrollo como puerto con el fin de consolidar un perfil agroindustrial, haciendo énfasis en la agregación de valor en las distintas cadenas productivas en torno a artículos como comestibles, medicamentos e incluso, cosméticos y su consecuente distribución y comercialización. Así mismo, son de aprovechar las particularidades en cuanto a la variedad frutícola que ofrece el Distri-

to en relación al resto del país e incluso el mundo, posicionando un perfil específico en su economía, industria y oferta productiva. Todo esto con el fin de lograr desarrollo en otras actividades productivas a la par del estado avanzado de las portuarias y logísticas, complementándose con el fin de generar agregación de valor.

Es decir, Buenaventura debe, además de generar condiciones básicas de bienestar para su población, consolidar cadenas productivas de acuerdo a sus vocaciones (pesca, madera, cabotaje, turismo, logística) y fortalecerse como puerto, dada su relevancia para el crecimiento de la región y el país en general. De tal forma, se concibe la ciudad dentro de un escenario de bienestar social generalizado como punto de inicio para el aprovechamiento de las potencialidades del territorio, cuyos beneficios se obtendrán en tanto se articulen las apuestas productivas del Distrito con las del Valle del Cauca y sea el puerto donde se proyecta competitividad internacional y la conexión con el mundo.

El Plan Maestro señala la necesidad de fortalecer la conectividad intermodal, reafirmar el apoyo de todos los sectores y la consolidación de una marca “Buenaventura” que permita, en complemento a lo expuesto a lo largo del documento, la consolidación de su participación en el comercio exterior aprovechando su condición como uno de los más importantes puertos regionales de Colombia al participar en el movimiento de carga del 60% y que la posiciona como la sociedad portuaria de mayor envergadura y predominante en el movimiento de carga marítima y la economía nacional en general.

En síntesis, como primeros pasos en cada uno de estos componentes, el Comité Intergremial e Interempresarial de Buenaventura propone en lo portuario consolidar una autoridad portuaria del Distrito y en lo industrial el diseño de planes de negocios y fortalecimiento empresarial para organizaciones de base.

Esto será complemento y punto de partida para pensar el fortalecimiento de las distintas vocaciones del Distrito dirigido al bienestar de la población y la competitividad de su economía, donde se destacan:

- **Ecoturismo:** definir los usos del suelo para tener claridad en las áreas destinadas para esta actividad y la infraestructura requerida para la misma. Aprovechando la Reserva Natural San Cipriano, sus ríos (Escalerete y San Cipriano) y sus playas (La Bocana, Pianguita, La Sierpe, Magüipi, Playa Chucheros, Los Negritos, Isla Palma, Juanchaco y Ladrilleros), entre otros atractivos por aprovechar.
- **Pesca:** atender las necesidades específicas del sector industrial y la pesca artesanal, y crear un programa de apoyo a la pesca comercial exploratoria para identificar y cuantificar recursos pesqueros que sirvan como sustituto a los que están en peligro de extinción
- **Forestal y Madera:** atender a sectores como el energético, construcción, artes gráficas, empaques y la producción de muebles, aprovechando que la reserva forestal de la región Pacífico representa el 16% del total nacional y es la segunda después de la Amazonía, teniendo como resultado que el Distrito cuenta con 400.000 hectáreas de madera. Una de las principales amenazas que el POT debe tener en cuenta es la alta deforestación y la tala ilegal de árboles derivada de la falta de controles y políticas claras.
- **Agroindustrial:** Se identifican como las principales cadenas: coco (enfocada en aceite de coco), cacao (enfocada en licor de cacao), Naidí (orientada a producir Naidí liofilizado o en polvo) y chontaduro (orientada a la producción de snacks)
- **Biotecnología:** Si bien este desarrollo es incipiente en Buenaventura y aun no genera impactos productivos a gran escala, la fauna y vegetación del Distrito permite

proyectarlo como una vocación dirigida al aprovechamiento de la biodiversidad de la región y la agregación de valor en distintas industrias. Se identifican como componentes: Biotecnología Agraria (Agro-biodiversidad enfocada en el desarrollo de la industria Hortifrutícola y productos derivados de alto valor agregado, funcionales, orgánicos y Nutracéuticos), Biomedicina y Biocosmética, Bioenergía (utilización de subproductos agroindustriales para la generación de combustibles segunda generación – biopolímeros) y Forestal (conservación y uso sostenible de bosques nativos y desarrollo de la industria forestal).

- **Cabotaje:** al igual que el sector portuario, el cabotaje será un eje transversal a estas vocaciones en la medida que será la forma de generar acceso hacia al mercado desde estos puntos de producción, refiriéndose no sólo a la movilización de materias primas, sino también de pasajeros que cumplan roles que afecten positivamente estas actividades y sus mercados. Su potencial es más relevante si se considera la posibilidad de consolidarlo como un servicio de transporte como servicio público.

Sin embargo, se puede decir que los próximos desarrollos no deben ceñirse a determinadas vocaciones, dejando abierta la puerta para nuevos procesos de transformación productiva que respeten los aspectos sociales, culturales y económicos del Distrito y su población.

2.4. ESTRATEGIAS DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Teniendo en cuenta que, como lo afirman los aliados, Buenaventura es el principal puerto del País sobre el pacífico y que moviliza 53% de las exportaciones de Colombia en contenedores, debe enfocarse en desarrollar y adecuar la infraestructura y servicios necesarios para ser una plataforma eficiente en el proceso de internacionalización de las empresas del departamento, la región y el país.

Se requiere apostarle al desarrollo social, supervisión nacional y empoderamiento de la entidad principal, la Alcaldía Distrital de Buenaventura, en gobernabilidad en la medida que lo posicionaría en el ámbito nacional y le permita ser un destino atractivo para la inversión del Gobierno y de actores privados nacionales e internacionales. Así, se hace necesario tomar decisiones políticas dirigidas a dicho objetivo visibilizando su potencial y además, consolidando políticas en los subsectores que estimulen y aseguren la inversión en el Distrito.

Este proceso será posible en cuanto se incluya en la toma de decisiones a distintos sectores de la población y de la comunidad mediante procesos eficientes de participación y donde sus respectivos resultados se expresen en las líneas de acción que se adelanten desde las instituciones en los distintos niveles de gobierno. Por dicha razón, el fortalecimiento institucional implica una perspectiva desde la capacitación de funcionarios de las instituciones públicas del Distrito y, además, mecanismos para generar liderazgos como medio de articulación de visiones y propuestas de la comunidad y con capacidad de incidencia en las políticas públicas adelantadas en Buenaventura.

Este fortalecimiento y modernización institucional permitirá, entre otras cosas, la planificación concertada y eficaz del territorio y vincular dinámicas orientadas al crecimiento de las instituciones, teniendo en cuenta los beneficios que por ser Distrito tiene la entidad. Se reconoce entonces que la creación de estos canales de interrelación requiere capacidades que deben ser fomentadas en ambas vías en tanto permita que éstos exhiban la eficiencia y legitimidad requerida para establecer un modelo de gestión del territorio robustecido.

Esto es posible en cuanto se involucre a la población en los distintos procesos pero también, generando incidencia en el ámbito nacional promoviendo al Distrito en Ministerios y demás entidades cuyo interés pueda implicar la consolidación y fortalecimiento del modelo de desarrollo deseado. Desde la perspectiva de la Cámara de Comercio de Buenaventura, será esencial un relacionamiento público - privado - comunitario donde se establezcan políticas públicas que aseguren la generación de empleo, capacidades y sostenibilidad ambiental.

En síntesis, las políticas de regulación del uso del suelo y de generación de competitividad deberán articularse para los distintos sectores de la sociedad y niveles de gobierno, reconociendo la necesidad de fortalecer los servicios básicos a los cuales debe acceder la población, así como los corredores estratégicos que servirán de sostén para el fortalecimiento de la competitividad, la consolidación de la ciudad y sus actividades, bienes y servicios.

En el marco de una gestión del territorio que incluya a todos los actores de la comunidad, se requiere que los esquemas de participación estén trazados de redes de líderes y funcionarios que faciliten la formulación de estrategias y líneas de acción viables y acordes a las realidades del Distrito, que promuevan su apropiación, legitimidad y metodologías sofisticadas de planificación participativa del territorio.

Bajo este panorama, se visualiza a una sociedad civil articulada con la capacidad de generar propuestas viables acordes a visiones colectivas del territorio, relacionada mediante canales de comunicación abiertos e inmediatos con una institucionalidad eficiente y transparente en sus respuestas a las demandas sociales, funcional bajo modelos y procesos modernos, con figuras políticas y equipos técnicos integralmente capacitados para atender los retos y contingencias, así como para el aprovechamiento oportuno de las ocasiones favorables al Distrito.

2.5. ARTICULACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y SERVICIOS PÚBLICOS

Los asociados coinciden que el mejoramiento progresivo de los servicios básicos, especialmente el de agua y saneamiento básico, son determinantes para generar atracción de nuevas empresas e inversionistas en Buenaventura, por lo que resulta indispensable avanzar lo más pronto posible en este tema, ya que ésta es una de las condiciones mínimas que requieren las empresas interesadas en asentarse en la ciudad.

Lo anterior teniendo en cuenta que ya están definidos los planes maestros de acueducto y alcantarillado, de los cuales el primero está formulado y el segundo se encuentra en primera fase. Si bien se plantea una cobertura y etapas de ejecución pertinentes, en el caso del acueducto debe cumplirse con prioritizaciones en la gestión de la demanda de acuerdo a Plan realizado al respecto.

Dejando como punto previo la provisión efectiva de servicios públicos para los bonaverenses y las condiciones mínimas de bienestar, el punto fundamental a seguir es orientar un modelo de desarrollo en el área de expansión abordando la realidad de la ciudad, complementario a los distintos tipos de desarrollo necesarios. En efecto, será esencial la generación de eficiencia en la prestación de servicios mediante la inversión de capital privado y fortalecimiento a los distintos actores de tal manera que se impulsen estrategias de negocios en el Distrito.

2.6. CONFLICTOS NORMATIVOS

Es necesario hacer de la Ley 70 una oportunidad para resolver problemas en la definición de usos y tenencia del suelo, las cuales son constantes y generalizadas en el Distrito y que la falta de reglamentación de dicha ley no ha podido abordar. Esta definición de los usos del suelo implica que el POT determine efectivamente los usos en áreas de expansión y abra la posibilidad de nuevas actividades, negocios y empresas, ya que la habilitación del suelo para nuevas actividades genera conflictos que resultan difíciles de gestionar por la complejidad de los casos y la baja capacidad de respuesta del Distrito. Para la Cámara de Comercio de Buenaventura, es fundamental la toma de decisión por parte de la administración en torno a los conflictos suscitados en la zona de expansión urbana que permitan que las normas logren brindar seguridad jurídica y definan una hoja de ruta.

Esto, además, demanda la definición de roles de las distintas instituciones públicas, ya que según afirma Ecomadera, hay propensión a que algunas ejerzan actividades y conceptos que no le corresponden y escapan de su espectro de competencias, generando falta de claridad jurídica y superposición de funciones que generan confusiones relativas a las actividades ejercidas en el territorio.

2.7. DESAFÍOS PENDIENTES

Recogiendo lo planteado a lo largo del documento, se plantean como principales desafíos:

- Solo puede incorporarse suelo de expansión al suelo urbano por un Plan Parcial, esta es la única herramienta para hacerlo, así, si bien el POT define los planes parciales para suelos urbanizables, no existe control de los desarrollos que se han hecho sin plan parcial.
- Falta de claridad en la propiedad del suelo, de tal forma que se encuentran terrenos que registran varios dueños y que a la hora de adelantar proyectos los obstaculiza por el hecho de no poder identificar los actores con quienes trabajar para tareas tan fundamentales como la adquisición de terrenos. Esto, en la perspectiva de posibles inversionistas representan inseguridades jurídicas que desestimulan su presencia en el Distrito.
- Conflictos sociales
- Débil prestación de servicios públicos y sociales
- Bajo aprovechamiento de instrumentos de plusvalía y valorización, así como debilidades en la gestión predial y catastro.

2.8. PROYECTOS ESTRATÉGICOS

Distintos sectores productivos coinciden en la necesidad de definir los usos del suelo para las respectivas actividades que componen la producción del Distrito como un punto de partida a la formulación y ejecución de proyectos. Además, será necesario desde el POT, respaldar lo planteado en otros planes que promuevan proyectos de transferencia de tecnología,¹¹ de planificación del turismo, el modelo de desarrollo en la zona de expansión,¹² la ampliación de la planta de agua,¹³ la segunda línea de conexión de energía¹⁴ y el proyecto de acuicultura que se adelanta con la Universidad del Pacífico.¹⁵ En este escenario, y en el marco de la consolidación de las Zonas Francas y creación de Zonas Económicas Especiales, se requiere integrar a todos los actores en las cadenas logísticas, como por ejemplo CELPA o Servicomex.

Para esto, se requiere establecer interlocuciones y alianzas con el sector privado, cuya participación conjunta con las instituciones públicas y la comunidad es esencial para la consolidación de los distintos proyectos de desarrollo para el Distrito.

Por otra parte, para el Comité Intergremial resulta esencial apostarle a proyectos que permitan el fortalecimiento de las economías locales como mayor fuente de empleo, a partir de estrategias en ecoturismo y agricultura que permitan la formulación y articulación de planes, capacitando y formalizando a los productores, fortaleciendo el desarrollo rural y fomentando el emprendimiento, entre otros. Se entiende que se cuenta con la materia prima para hacerlo, enfáticamente en temas como pesca y madera, por lo que la innovación, además de las condiciones físicas y técnicas adecuadas, será central para lograr dicho objetivo. Es por esta razón que se resaltan proyectos específicos dirigidos a potencializar las economías locales, donde se destacan: Proyecto de Fortalecimiento del Ecosistema de Innovación de la Cadena Productiva Forestal y Maderera de Buenaventura, Tecnoparque de la Pesca, Terminal de Cabotaje y el Plan Maestro de Turismo.

11: Destinada a la optimización de procesos productivos, apuntándole a la mejor captura de recursos y la tecnificación en la agregación de valor de manera ambientalmente sostenible.

12: Dirigido a desarrollar en la zona de expansión infraestructura para actividades logísticas, hábitat humano y CTI.

13: Ampliación de la planta de agua de Escalerete

14: Se requiere una nueva conexión de energía, ya que el consumo de energía en el Distrito está cerca de llegar a su capacidad máxima. Anteriormente se hizo trazado, pero fue ocupado, por lo que se necesita establecer un nuevo trazado

15: Innovación en la producción urbana y rural de especies acuáticas, con énfasis en producción cárnica y ornamental.



3.

VIVIENDA EN EL DISTRITO DE BUENAVENTURA



Con información y análisis proporcionados por:

Asociación de Ingenieros de Buenaventura

Sociedad Colombiana de Arquitectos

Corpolonjas del Pacífico

Inmobiliaria Altamar

3.1. ACTUALIDAD Y VISIÓN DEL DISTRITO

Como primer punto, son vistos con cierta preocupación estos ámbitos en el Distrito, ya que ha imperado la informalidad y por ende, las vías de acceso y las redes para prestación de servicios resultan precarias. Contrarrestar esta dinámica permitirá que se articulen las poblaciones de distintas zonas del área urbana, por lo que resulta una ventana de oportunidad las inversiones que puedan hacerse para articularse a la estructura lineal de la ciudad y el desarrollo poblacional de la zona urbana del Distrito.

Esto cobra mayor relevancia si se tiene en cuenta las condiciones sociales de Buenaventura, donde existe una estrecha relación entre los índices de NBI y el déficit en la infraestructura para la prestación de servicios básicos como agua y alcantarillado.¹⁶ Esto se da en ámbitos como en salud, educación y vivienda, donde se cuenta con insuficiencia infraestructural y escasos proyectos que apunten a su mejoramiento.

Concretamente, en temas de vivienda se observa déficit en términos cualitativos y cuantitativos, ya que se estima que el 55% de la vivienda construida requiere programas que aporten al mejoramiento de la edificación y que apunten a la legalización urbanística predial y la definición de los límites jurídicos de los barrios, lo que tendrá como resultado la optimización de los programas de mejoramientos integrales. Evidentemente, las difíciles condiciones económicas de la población no permiten que haya un acceso a una buena vivienda en el Distrito.

Ante esto no se han logrado generar respuestas adecuadas en la medida que las Secretarías de Planeación y Vivienda no cuentan con estudios e información cuantitativa rigurosa que soporten una estrategia de intervención que corrija estas tendencias. Elementos como los descritos serán esenciales para asegurar una ampliación en la prestación de servicios y un crecimiento coherente de la ciudad hacia las periferias, en términos de la Inmobiliaria Altamar al abordar las infraestructuras como atributos urbanos integrales, se percibe un escenario caótico en razón del crecimiento urbano esencialmente espontáneo y sin planificación. Sus causas serían una malgama de factores sociales, culturales y económicos de larga data, siendo uno de los más relevantes la ausencia de gobernabilidad y debilidad institucional. No obstante esto, se reconocen potencialidades, fortalezas y oportunidades que plantean la posibilidad de aprovechamiento de la importancia estratégica del Distrito.

Se reconoce que las potencialidades productivas, económicas, sociales y comerciales señaladas a lo largo del documento, no podrán ser aprovechadas de manera óptima y universal si las condiciones básicas de vida de gran parte de la población son precarias y el modelo de ocupación del espacio no es sostenible y eficiente. Por esto, resulta necesario pensar estrategias para consolidar una prestación de servicios básicos absoluta y eficiente, así como condiciones de hábitat esenciales que afiancen en la comunidad situaciones sociales óptimas como punto previo a actividades y procesos encaminados a la competitividad y desarrollo económico del territorio.

16: Siendo el Plan Todos Somos Pacífico uno de los pilares de esta estrategia, se observan avances en la construcción de dos tanques de almacenamiento de agua potable en Loma Alta. Además, se avanza en la estructuración de los documentos técnicos, sociales, ambientales, y legales para la rehabilitación de la línea de transporte de agua desde la planta de Escalerete hasta Loma Alta, con el fin de reducir las pérdidas. Ya se encuentran priorizados los proyectos para la captación.

3.2. VIVIENDA EN BUENAVENTURA

Desde el Plan Maestro se plantea la densificación del Distrito acompañada de la generación de espacio público, de tal manera que la definición de la normativa y las cargas y beneficios sea el paso inicial para la densificación en altura y la inclusión progresiva de espacio público.

Las avenidas Simón Bolívar y la Alterna- Interna, serán los ejes de esta densificación y transformación urbana, de tal forma que la recuperación de El Piñal y la generación de nuevas actividades hagan posible el desarrollo urbanístico en estos ejes estratégicos a partir de proyectos tanto de vivienda como de renovación urbana.

Por su parte, en la Isla se plantea vivienda en terrenos ganados al mar, donde tareas como la reubicación in situ, considerando las realidades de la población objetivo, la microzonificación y el diseño participativo den paso a la generación de vivienda pertinente para este punto específico de la ciudad. De forma similar, existen diversos puntos de la ciudad que requerirán procesos de reubicación en tanto sus condiciones de seguridad y acceso a servicios son ineficientes, como aquellas áreas sobre la vía férrea hasta Almagrario. En la medida que se haga énfasis en las zonas más consolidadas y aquellas definidas para su consolidación, será posible que los programas de vivienda genera mayores impactos.

Además, los equipamientos serán los catalizadores de las áreas de desarrollo preferente como el eje central de la consolidación del tejido urbano, dando atención también a la formación de nodos comunitarios donde la totalidad de la población tenga a su alcance los servicios y bienes básicos que debe ofrecer una ciudad. Los desarrollos sociales irán en consonancia con el medio ambiente en la medida que se logren delimitar franjas de protección ambiental en zonas como El Pailón, el Piñal o San Antonio y se fomenten equipamientos de acuerdo a dichas definiciones de zonas a proteger

3.3. DÉFICIT DE VIVIENDA

En cuanto al déficit de vivienda, el Distrito presenta tierra disponible (limitada) como punto de partida para atender el déficit cuantitativo, complementando con el impulso al proyecto de Mejoramiento de Barrios del Ministerio de Vivienda adelantado en San Antonio, así como la legalización y adecuación de los terrenos ganados al mar, con estrategias que contrarresten la vulnerabilidad por medio de planes de mitigación de desastres naturales.

Además, será necesario diseñar un POT que defina zonas estratégicas dentro del perímetro urbano para el desarrollo de proyectos residenciales por estratos y usos mixtos. También se deberá promover el aumento del monto del subsidio por parte del Estado para la compra de VIS y estructurar proyectos de vivienda y equipamientos sociales con financiación mixta.

Dentro de elementos esenciales para contrarrestar dicho déficit, se identifica:

- Ejecución de Planes Maestros de acuerdo a cada uno de los atributos urbanos: Acueducto y Alcantarillado, el Sistema Estratégico de Movilidad, terminar el Plan Especial del Espacio Público y formular uno de Equipamientos Urbanos y de Seguridad.
- Definir las áreas de Planes Parciales para Renovaciones Urbanas en la Isla Cascajal
- Elaborar los estudios de Amenazas y Riesgos, más la Microzonificación Sísmica, con el objetivo en redefinir las nuevas densidades.
- Estimulo tributarios a los empresarios que implementen proyectos de vivienda de cualquier nivel en la ciudad.
- Control sobre el precio de la tierra, como de igual manera, aplicación de la Ley 388 de 1997 y la Ley de Vivienda para la definición de áreas para oferta de VIS y VIP.

3.4.

DESAFÍOS EN LA OFERTA DE VIVIENDA

Buenaventura revela un proceso de crecimiento urbano poco controlado, lo que guarda relación directa con dificultades para la ejecución eficiente de proyectos de vivienda y demás equipamientos sociales generadas por demoras e ineficiencias en la inversión para dichos proyectos.

De acuerdo a esto, existen deficiencias en la infraestructura de servicios públicos, falta de vías conectoras en los ejes de la Avenida Simón Bolívar y la Vía Alternativa Interna. Además, hay insuficiencia de equipamiento y no se ha definido la estructura y capacidad de las vías para conectar estos nuevos sectores entre ellos y con el Sistema Estratégico de Transporte Público del Distrito, aun sin implementar.

A esto se suma el hecho que, según Inmobiliaria Altamar, los valores del suelo se encuentran con precios de venta por metro cuadrado superiores a los promedios nacionales para los proyectos VIS y VIP, afectando su rentabilidad según su ubicación y cercanía con la centralidad urbana, por lo que será necesario promover facilidades para el financiamiento y crédito en el acceso a la vivienda considerando las realidades de la población bonaverense. Esto se agudiza si se tiene en cuenta que, dentro de los estudios de viabilidad financiera, la rentabilidad se ve afectada por la alta inversión en estudios y construcción de redes matrices, plantas de tratamiento y sistemas viales estructurantes, los cuales son en un principio, responsabilidad de los gobiernos.

Por otro lado, el POT actual definió densidades bajas, por lo que las posibilidades de equilibrar los proyectos financieramente a través del aumento de los índices de construcción no es posible. Ante esto, resulta importante abordar el debate entre la ciudad que se espera configurar en términos de su extensión o compacidad, ya que el crecimiento espontáneo e informal ha generado un urbanismo extenso sobre un territorio de colinas medianas y con múltiples drenajes naturales, cuya regularización conlleva costos elevados, incluso mayores a cualquier tipo de proyecto formal de vivienda.

3.5.

ACCESO A LA VIVIENDA Y CRECIMIENTO URBANO

Dicho lo anterior, se debe consolidar la estructura lineal de la ciudad y articular nuevos elementos a ella, con el desarrollo poblacional de la zona urbana del Distrito de Buenaventura teniendo en cuenta su estructura ecológica principal y unas buenas directrices del POT sobre la movilidad.

Esto implicará un giro en la planificación y estructuración de los proyectos y planes de vivienda que respondan a las necesidades reales y dinámicas de demanda según la población que la genere. En este sentido, las APP y los recursos del Sistema General de Regalías serán un instrumento importante a considerar para llevar esto adelante, así como la oferta de subsidios del nivel nacional y distrital y la ampliación de fondos para la construcción de vivienda.

De esta forma, se requieren tareas como la elaboración de estudios de microzonificación sísmica, amenazas y riesgos, para definir las áreas con densidades mayores a 200 viviendas por hectárea, que permitan viabilizar los proyectos residenciales. Así mismo, desde el sector público se realizarían las inversiones en construcción de sistemas estructurantes y se definen las áreas de renovación urbana en zonas deterioradas de la isla que permita el impulso de proyectos inmobiliarios de usos mixtos. Por dicha razón, será necesario, además, que el desarrollo urbano se adelante considerando la realidad respecto a las necesidades en cuanto a vivienda y demás proyectos sociales.

3.6.

CONFLICTOS NORMATIVOS

A pesar de la definición de los usos del suelo realizada, se considera que las respuestas del POT actual respecto a su reglamentación ha causado conflictos en torno al correcto desarrollo de los proyectos de vivienda, industria y comercio al restringir su ejecución en zonas que resultan óptimas para ubicarlos. Además, existen usos del suelo no definidos dentro del perímetro urbano que impiden claridad para adelantar proyectos de esta índole.

Según Inmobiliaria Altamar, dentro de los principales obstáculos normativos se evidencia la definición de las densidades, el número de parqueos por unidad de vivienda, los conflictos del uso del suelo sobre la vía Simón Bolívar, desde el retén hasta la Universidad del Pacífico, donde se han localizado áreas de almacenamiento y logística, en un territorio con vocación residencial y de equipamientos educativos.

De esta forma, la SCA plantea que los conflictos normativos y del uso del suelo son inevitables y por ende una constante en el Distrito, por lo que se considera necesario fortalecer las instituciones, implementar procesos abiertos que enriquezcan los procesos de formulación del POT, donde cada aspecto debe implicar un proceso de seguimiento y control que las autoridades deberán cumplir para viabilizar los modelos propuestos. Es importante reconocer que

estos conflictos en el uso del suelo no necesariamente provengan de la definición de usos, sino de dinámicas de crecimiento ilegal y la falta de control por parte de la administración distrital.

Por otra parte, como reflexión resultante en la construcción del Plan Maestro, se observan debilidades de carácter político donde la baja institucionalidad, la poca respuesta en materia de planificación y la duplicidad de roles, no permite que Buenaventura perciba impactos positivos en las estrategias que se adelantan en materia de vivienda, así como genera que el Gobierno Nacional no focalice sus estrategias en el Distrito a pesar de los altos déficits que presenta en vivienda (aproximadamente 75%).

3.7. PROBLEMÁTICAS DE EQUIPAMIENTO SOCIAL

El bajo control urbano ha ocasionado que el Distrito no cuente con equipamientos sociales en vivienda, educación, salud y espacio público que permitan la gestión de proyectos sociales. Estas precariedades se encuentran consignadas en diversos diagnósticos realizados por el DANE y MinEducación, entre otros a través de documentos como el CONPES 3410, que define la política de Estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura, donde los pilares son el fortalecimiento institucional y la generación de mecanismos de financiación.

Estas son problemáticas de equipamiento social que deben ser abordadas en el marco de la Ley de Distritos 1617 de 2013, ya que permite organizar el territorio en las zonas rural y urbana con respaldos cartográficos sólidos, proceso que debe ser el estructurante para la construcción de futuros equipamientos tan necesarios como ausentes como lo son el muelle turístico, de cabotaje, infraestructura educativa, de salud y recreativa y la descentralización de la Alcaldía Distrital en Alcaldías Menores en sus respectivas sedes.

3.8.

PROYECTOS PRIORITARIOS

Se identifican como prioritarios proyectos como:

- Proyecto de Vivienda y macro colegio de San Antonio
- Ciudadela Hospitalaria
- Adecuación de zonas de terrenos ganados al mar para ubicación de vivienda
- Continuación de vía perimetral desde el Malecón Bahía de la Cruz
- Desarrollo de instalaciones de la Universidad del Pacífico
- Eje vial hacia el aeropuerto, paisajístico y turístico que de alcance a los ríos y revitalice la Avenida Simón Bolívar.
- Terminación del Acuaparque
- Terminación del proyecto de vivienda en conjunto cerrado estrato 4/5 llamado Quintas de Palma Real.
- Construcción de torres Los Álamos
- Implementación de los Planes Maestros y la formulación de los planes maestros de equipamientos de seguridad, cultural, educativos y de salud, terminar el Plan Espacial del Espacio Público y las Fichas Normativas.
- Implementar los instrumentos de gestión del suelo para la vivienda de interés social

4.

SERVICIOS PÚBLICOS EN EL DISTRITO DE BUENAVENTURA

//////

Con información y análisis proporcionados por:

Sociedad Colombiana de Arquitectos

EPSA S.A

Gases de Occidente

4.1. ANÁLISIS Y VISIÓN

Buenaventura ha adolecido de procesos de configuración espontáneos y característicamente desordenados y con ausencia de control por parte de los gobiernos locales, con efectos directos en la prestación de los diferentes servicios públicos del Distrito. Un ejemplo de estas falencias se evidencia en el tema de la prestación del servicio de agua, ya que no hay la suficiente infraestructura para responder de forma regular a las necesidades de la población, por lo tanto se presenta intermitencia en el servicio, conexiones informales y alto índice de pérdidas en redes de conducción y distribución. Elementos que sin duda alguna deben ser tenidos en cuenta en la planificación del territorio, para hacer frente a las pérdidas, gestión de la demanda, el tratamiento y almacenamiento de agua.

En este sentido, es necesario asegurar la prestación del servicio con las condiciones actuales del Distrito, pensando en su expansión urbana, la llegada de nueva población y de nuevas empresas e industrias, además de infraestructura adecuada en las plantas de tratamiento. Así, plantearla de forma articulada a la Estructura Ecológica Principal con posturas claras frente la biodiversidad de la región.

En tanto no exista una atención integral a las problemáticas de servicios públicos en el Distrito, la calidad de vida seguirá expresando índices por debajo de lo óptimo para la población como obstáculo para el desarrollo y fortalecimiento de proyectos sectoriales, ya que sin una cobertura de servicios ni una población con condiciones de vida aceptables, dichas tareas serán insuficientes tanto para la construcción de territorio como para sus propios objetivos como proyecto.

Por otra parte, en lo que respecta al servicio de gas, se han realizado inversiones en la reposición y modernización del sistema de distribución local para el mejoramiento de la calidad y cobertura del servicio, así como diversos estudios en torno a la demanda e identificación de necesidades infraestructurales para responder a ella, como lo es el proyecto del gaseoducto Yumbo – Buenaventura, el cual será complemento a la futura planta de regasificación que se instalará en el puerto para abastecer la demanda de ese combustible. Por lo tanto, pensando a futuro en lo que respecta a los escenarios competitivos de Buenaventura, se requiere trabajar en la confiabilidad energética, específicamente ahora cuando, según la perspectiva de crecimiento, se demandará más energía, entendiendo que la planta regasificadora es un proyecto pensado de la mano con la planta de energía eléctrica. Es así como se debe pensar en el proceso de crecimiento que se viene registrando en la ciudad para generar proyectos que respondan a las nuevas necesidades de Buenaventura.

4.2. RETOS Y OPORTUNIDADES

El principal reto que presenta el Distrito, que además plantea una ventana de oportunidad para el POT, es la optimización de la prestación de servicios desarrollando un Plan que asegure las condiciones que permitan la armonización de la infraestructura de los servicios públicos con las dinámicas de crecimiento urbano y rural, así como los distintos flujos de población que ocurren entre estas dos zonas. Esto proyectando las futuras dinámicas de ocupación y uso del suelo, lo cual asegurará el correcto funcionamiento de las distintas actividades en el Distrito.

En este sentido, se entiende que para que sean viables todos los proyectos, estrategias e iniciativas planteadas hasta este punto, será necesario que se otorguen condiciones mínimas de bienestar para la población en materia de servicios públicos y sociales, ya que sin estos el pensar en proyectos más ambiciosos no solamente será socialmente inviable, sino ilógico dentro del proceso incremental que implica la construcción de un modelo de ciudad.

4.3. DESAFÍOS

Además de las mencionadas falencias infraestructurales, el Distrito cuenta con una debilidad institucional que agrava el panorama en cuanto a la prestación de servicios públicos en Buenaventura, lo que se expresa en la falta de coordinación y articulación entre las empresas prestadoras y los instrumentos de planificación de la ciudad, elemento que según la Sociedad Colombiana de Arquitectos – SCA es esencial para la prestación de servicios eficiente. De esta forma, por ejemplo, se requiere apoyo institucional y de los consejos comunitarios y resguardos indígenas para el desarrollo de la infraestructura requerida.

Por otro lado, Gases de Occidente señala cómo problemas de movilidad (bloqueos, derrumbes etc.) afectan este ámbito en la medida que inciden en el transporte de gas por medio de los camiones, generando impactos directos en la continuidad del servicio (aproximadamente 50 mil familias afectadas).

4.4. ESTRATEGIAS EN PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS

Será necesario aprovechar integralmente el abastecimiento de agua que se da desde los Farallones hacia el litoral, como el río Escalerete, el San Cipriano y el Sabaletas y que desembocan en el río Dagua y podrían generar condiciones de seguridad para el suministro al puerto, teniendo en cuenta el crecimiento de la población.

Por otro lado, una estrategia planteada por la SCA es la construcción de acueductos en la zona de Bahía Málaga sobre los ríos que desembocan en el San Juan, permitiendo el desarrollo de la margen norte de la Bahía de Buenaventura y soportando el desarrollo turístico en zonas como Juanchaco, La Barra o Ladrilleros.

En cuanto a energía, según planteamientos de EPSA, se señala la necesidad de construir una conexión robusta con el Sistema Interconectado Nacional, lo cual tendría impactos positivos sobre la eficiencia, cobertura y costo del servicio a través de una segunda conexión a 220 kV.

4.5. CONFLICTOS NORMATIVOS

Los conflictos normativos en la prestación de servicios en el Distrito generalmente se dan como consecuencia y expresión de la falta de coordinación de las entidades públicas y las prestadoras

de servicios, lo cual, según la SCA, tiene su raíz en la débil respuesta de las instituciones ante su conversión en Distrito y las nuevas responsabilidades que ello implica.

Han surgido vacíos normativos e institucionales que se agravan ante la ausencia de la formulación de un POT pensado para esta nueva condición de Distrito o el retraso que presentó la formulación del Plan Maestro de Servicios Públicos, resultando en el desarrollo informal tanto en zona urbana como rurales y exigiendo un arduo trabajo en el proceso de normalización y provisión de redes eficientes de servicios públicos para las condiciones actuales y nuevos proyectos.

Para EPSA, hay casos contrarios donde el exceso de trámites (especialmente ambientales) retrasa y obstaculiza la entrada en operación oportuna de proyectos estructurales y esenciales para el mejoramiento de servicios. En síntesis, se trata de problemas normativos derivados de falta de claridad y eficiencia en los procesos administrativos, además de la incapacidad de abordar problemas y definir estrategias en las dinámicas urbanas como la prestación de servicios que requiere la zona de palafíticos y los territorios colectivos.

4.6. PROPUESTAS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS

Desde el POT debe apuntarse a crear las condiciones que permitan el fortalecimiento de las instituciones prestadoras de servicios, con mecanismos efectivos de supervisión y control por medio del gobierno local como con apoyo del nacional. Además, como complemento a las fuentes actuales para la prestación de servicios, debe pensarse en el desarrollo de energías alternativas por medio del aprovechamiento de los recursos y condiciones naturales de la región, dirigiéndolo hacia un modelo de prestación de servicios públicos eficiente y sostenible.

Además, debe pronosticar nuevos espacios necesarios para el desarrollo de infraestructura y asegurarlos para dicho fin en el futuro, así como las respectivas servidumbres de, por ejemplo, líneas de alta tensión. Infraestructuras como el gaseoducto, que asegurarían la prestación de servicios en el futuro y facilitan la llegada de nuevos emprendimientos y empresas y su competitividad. Según EPSA, es necesario que se definan normas en cuanto al espacio público y el servicio de energía eléctrica para evitar incongruencias que resulten en sobrecostos para la empresa y por ende, los clientes.

4.7. PROYECTOS PRIORITARIOS

Los proyectos que se considera necesario adelantar que permitan la optimización de servicios públicos en Buenaventura son:

- Plan Maestro de Alcantarillado y Plan Maestro de Acueducto, desarrollados de forma articulada en cuanto a sus estrategias, mecanismos y espacialización.
- Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos y nuevo relleno sanitario
- Plan de Gestión Ambiental Distrital
- Recuperación ambiental y navegabilidad de los esteros
- Subestación Pacífico 230/115 kV de 300 MVA y su línea de interconexión desde la subestación San Marcos en la ciudad de Cali.¹⁷
- Planta de Regasificación en el Pacífico Colombiano

17: Este proyecto se encuentra actualmente formulado en el plan de expansión que está en proceso de adopción en el Ministerio de Minas y Energía. Permitirá el cubrimiento de energía confiable por un espacio de hasta 25 años. Se requiere por parte del municipio que regule la instalación de este tipo de infraestructuras tanto en áreas urbanas como de expansión urbana del municipio y priorice el uso de vías públicas para el trazado y servidumbre de redes aéreas de alta tensión.



5.

ANEXOS / RESPUESTAS DE ALIADOS

TENIENDO EN CUENTA QUE LA MAYORÍA DE RESPUESTAS FUERON
CONSIGNADAS A TRAVÉS DE ENTREVISTAS PRESENCIALES,
A CONTINUACIÓN SE PRESENTAN AQUELLAS QUE FUERON
DILIGENCIADAS DE MANERA ESCRITA Y REMITIDAS A LA ENTIDAD.



5.1. CONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA

5.1.1. CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA

- 1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del Distrito de Buenaventura en materia de la infraestructura con la que cuenta y sus condiciones y potencialidades de conectividad hacia el resto de la región y el país?**

En términos generales, Buenaventura tiene mucho potencial de crecimiento por su puerto y nuevas concesiones portuarias, el potencial de estos generará un crecimiento importante en el PIB regional. Sin embargo, las condiciones actuales no son las mejores por lo que se deberá impulsar la conexión carretera y férrea para que el punto logístico sea acorde con el manejo portuario.

A juicio de la CCI, Buenaventura tiene un potencial grande en razón a la ubicación geográfica y la relación que hay entre el interior del país y las relaciones internacionales portuarias.

Existe cierta desconfianza respecto a la terminación del contrato de concesión de la IP Vía al Puerto o quien tenga el liderato de la terminación de esta doble calzada al Distrito de Buenaventura, no se ve un panorama sólido y concreto frente a las obras que se deben ejecutar en dicho corredor por lo que se deberá tener en cuenta como punto importante a tratar.

- 2. ¿A qué estrategias (modos de transporte, conexiones, nodos) debería apuntar el Distrito de Buenaventura para responder a su condición de Distrito portuario, ecoturístico, biodiverso e industrial?**

El Distrito de Buenaventura debe apuntar estrategias que no sólo mejoren lo relacionado con agua, saneamiento básico e infraestructura si no también todo lo relacionado con Salud, educación, vivienda, productividad y empleo, lo anterior en el entendido que si la comunidad de Buenaventura cuenta con estas necesidades básicas cubierta podrá ser competitiva con la población externa.

- 3. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos de infraestructura y conectividad?**

En esencia, el POT regula la construcción en beneficio de la comunidad y es por ello que en lugar de decir que afecta el desarrollo de cualquier proyecto, lo que suscita es la cuestión de enfrentar la nueva regulación y encontrar la forma de solventar los problemas que surgen a partir de la nueva mirada que se le quiere dar a la ciudad sin salir de los límites legales y morales.

Se supone implícitamente que al desarrollar los componentes generales de un POT este está basado principalmente varios puntos importante como en el uso equitativo y racional del suelo, en buscar preservar el patrimonio ecológico y cultural, identificar cómo prevenir desastres y, por último, la ejecución de acciones urbanísticas eficientes para que se repartan equitativamente las cargas y beneficios en el territorio y, con base a que se están cumpliendo estos puntos básicos, es que se deben establecer los alcances de cualquier proyecto en cualquier ciudad acogida al plan de ordenamiento territorial.

- 4. ¿A qué problemáticas de conectividad (endógena y externa) resulta prioritario responder en el presente POT? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?**

Para este caso, si hablamos de conectividad endógena es de vital importancia tener en cuenta las vías a construir, mejorar o rehabilitar y los temas que se están dedicando a la modernización que se están a instaurando en la zona urbana alrededores de la ciudad. Se deberá tener en cuenta lo relacionado con saneamiento básico y que esté correlacionado con el desarrollo de la infraestructura vial.

Respecto a la conectividad externa se deberá tener en cuenta: priorizar lo relacionado con la conectividad al puerto en materia vial (doble calzada y conexión con el centro del país), estructuración de nuevas concesiones portuarias, el apoyo de la nueva planta de regasificación del pacífico, conexión intermodal (férrea y carretera), continuación del proyecto Conexión Pacífico – Orinoquia, Dragado de profundización, Terminal Hidrocarburos(nueva planta de regasificación), Proyecto Centro de Actividades Económicas de Buenaventura – CAEB, entre otros.

BUENAVENTURA: CIFRAS GENERALES

| INDICADOR | BUENAVENTURA | NACIONAL |
|--|--------------|------------|
| Poblacion (1) | 399.764 | 48.203.405 |
| PIB per cápita (2) | US \$4.856 | US \$7.276 |
| Extensión KM2 | 6.785 | 1'141.748 |
| Densidad poblacional (Hab/KM2) (3) | 58,91 | 42,41 |
| Hogares con conexiones domiciliarias de agua por red (4) | 81,0% | 97,0% |
| Déficit de vivienda total (5) | 54,0% | 36,2% |

Fuentes:

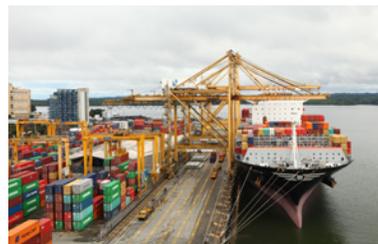
1. Proyección 2015 de la Misión de Ciudades con base en censo 2005
2. Cálculos propios con base en proyecciones DANE 2014
3. Cálculos propios
4. Hidropacífico S.A. E.S.P. 2014
5. Censo DANE 2005

Fuente: Presentación Programa Nuevas Ciudades del Departamento Nacional de Planeación. Febrero 2017

BUENAVENTURA CIUDAD DE GRANDES PARADOJAS

A pesar de ser la zona portuaria más importante de Colombia en el Pacífico, Buenaventura enfrenta otros retos sociales importantes

- ❗ **36%** Es el NBI de personas pobres, 3 veces mayor que el de Cali y 2 veces mayor que el del Valle (DANE proyección 2014). El 64% de la población urbana y el 91% de la rural son considerados pobres.
- ❗ **9,1%** Viven en condición de miseria
- ❗ **66%** Índice de pobreza Multidimensional IPM, mientras que el nacional es de 49%.
- ❗ **62%** Tasa de desempleo de Buenaventura, el empleo informal llega al 90,3%.
- ❗ **50%** De la población se auto-reconoce como víctima del conflicto armado.
- ❗ **60%** De cobertura de alcantarillado. (76% de cobertura de acueducto urbano, con una continuidad de 9,8 horas/2días)
- ❗ **25%** De embarazos en adolescentes. (Para el año 2014 nacieron 1,405 niños de madres entre los 15 y 19 años)

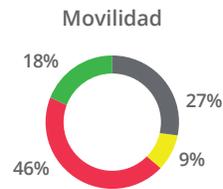
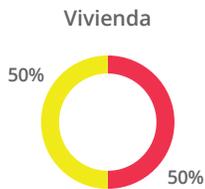
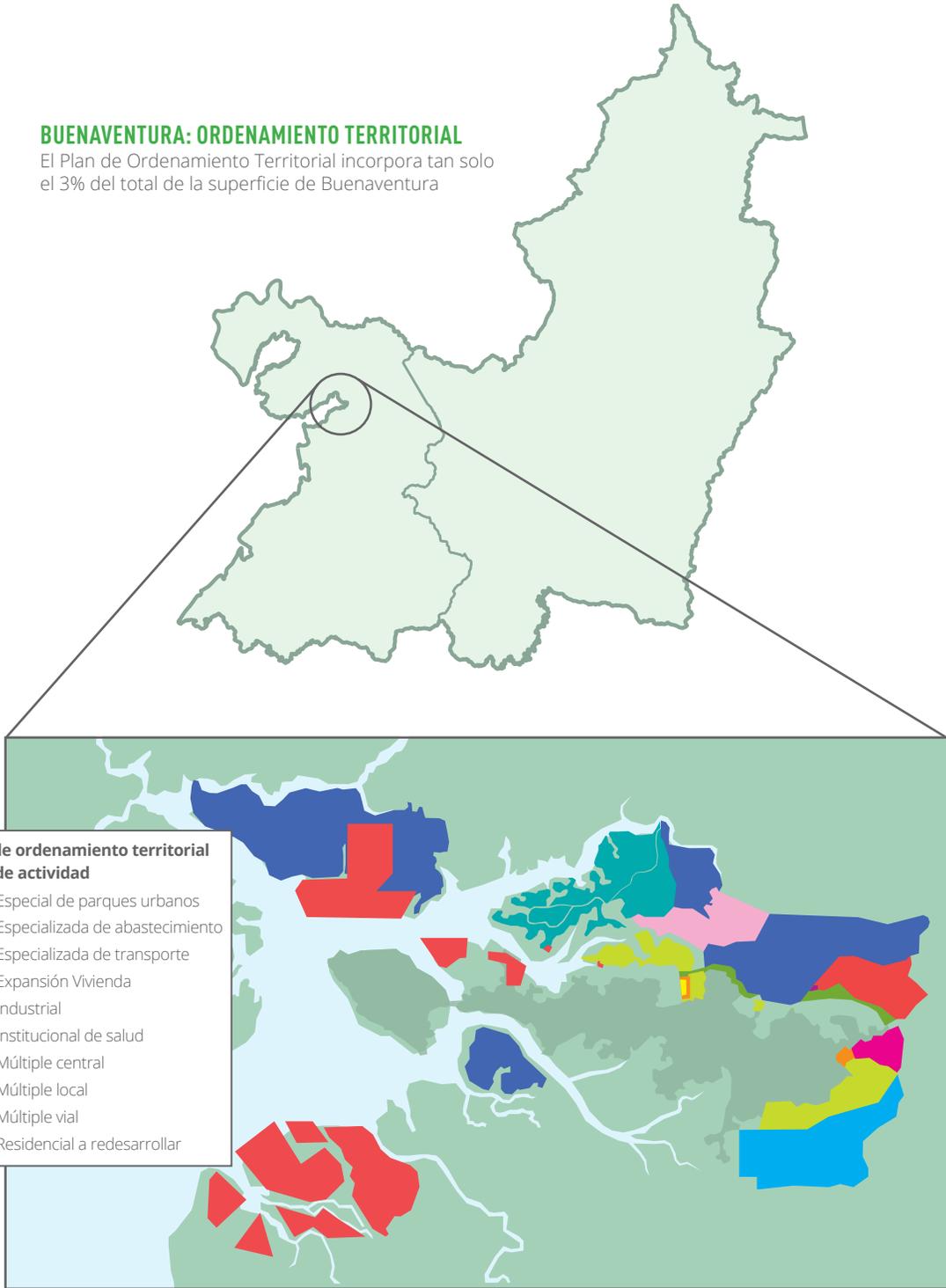


- ✔ PRINCIPAL PUERTO EN EL PACÍFICO COLOMBIANO
- ✔ ES EL MAYOR PUERTO DE IMPORTACIÓN DEL PAÍS
- ✔ MOVIÓ 15,8 MILLONES DE TONELADAS EN 2015
- ✔ LA ADUANA DE MAYOR RECAUDO A NIVEL NACIONAL EN PROCESOS DE COMERCIO EXTERIOR.

Fuente: DNP

BUENAVENTURA: ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El Plan de Ordenamiento Territorial incorpora tan solo el 3% del total de la superficie de Buenaventura



5. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de conectividad e infraestructura para el Distrito de Buenaventura?

- Construcción de segunda calzada adosada en vía INVIAS que conduce a Puerto Agua Dulce entre Intersección Gallineros y acceso a Puerto Agua Dulce (12 km).
- Construcción de Viaducto en doble calzada (1,5 km) para cruce del brazo y acceso a zona portuaria.
- Plan Maestro de acueducto y alcantarillado, mejorar la cobertura, calidad y continuidad de la prestación del servicio.
- Continuación del proyecto INVIAS Conexión Pacifico-Orinoquia
- Plan de Movilidad y actualización del diseño conceptual del sistema estratégico de transporte
- Profundización del canal de acceso a la zona portuaria
- Ampliación del Aeropuerto se deberá resolver la titulación de tierras, consultas previas y licencia ambiental.

5.1.2. SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del Distrito de Buenaventura en materia de la infraestructura con la que cuenta y sus condiciones y potencialidades de conectividad hacia el resto de la región y el país?

La infraestructura con la que cuenta es importantísima. El gobierno Nacional se ha encargado desde hace muchos años en establecer una infraestructura de puertos y de vías -a punto de culminar en su primera gran intervención- para mover el comercio del país, está implementando el Plan Maestro de Servicios Públicos para generar condiciones tanto a la nueva infraestructura como a la población presente y proyectada. Su potencial de conectividad está en la actividad de intercambio a gran escala y en convertir la ciudad en un centro regional, puerto de entrada hacia el interior del país.

2. ¿A qué estrategias (modos de transporte, conexiones, nodos) debería apuntar el Distrito de Buenaventura para responder a su condición de Distrito portuario, ecoturístico, biodiverso e industrial?

Por un lado, consideramos como estrategia principal recuperar las vías férreas en el departamento, vinculando las vías férreas a las actividades portuarias. Por otro lado, la multimodalidad es una gran posibilidad de desarrollar un sistema de transporte asociado a una logística regional que define la vocación departamental. Se debe apuntar a fortalecer las actividades turísticas haciendo énfasis en su condición bio diversa asociada al paisaje marino del Distrito. Las zonas con esta vocación, especialmente el sector de Juanchaco, La Barra y Ladrilleros, deben formular una Unidad de Planificación Rural enfocada al turismo y al desarrollo de las comunidades, con una visión de turismo sostenible y respetuoso.

3. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos de infraestructura y conectividad?

El mayor conflicto es el funcionamiento de la nueva entidad Distrital que no define aún sus localidades rurales y que no ha hecho nada por descentralizar la que creó en El Pailón. La debilidad del Centro Administrativo Distrital complejiza en extremo los trámites para el uso del suelo y la planificación no tiene lugar en la Oficina de Planeación. Si desarrollar suelo tiene tal complejidad, o cuando la inversión no se ciña a las normas establecidas en los instrumentos de planificación del territorio, que no cambian desde el año 2002. El CAEB son 850 hectáreas y alrededor de 80 están licenciadas con Planes Parciales 1. Es de suma importancia contemplar el fortalecimiento institucional como un pilar del nuevo POT.

4. ¿A qué problemáticas de conectividad (endógena y externa) resulta prioritario responder en el presente POT? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?

La conectividad endógena la entendemos como se mueve la población en Buenaventura y/o hacia Buenaventura, todos aquellos pobladores cuyas familias establecieron base en el puerto, pero que son de diferentes partes del Litoral, desde Chocó hasta lo más recóndito de Nariño y que tienen que hacer viajes en lancha o en embarcaciones medianas con permanencia. Las problemáticas son asociadas al muelle turístico y al control de ingreso de embarcaciones y personas, así como la posibilidad de tener depósitos grandes y accesibles, que permitan alojar los suministros que vienen y van. Para la conectividad externa, definitivamente la puesta en marcha de un tren de pasajeros y de carga entre Cali y Buenaventura y desde ellos hacia todo el departamento. Las zonas francas y las áreas de actividad industrial jugarán un rol esencial, las vías han mejorado enormemente y ambas, la vía Buga-Loboguerrero y la vía Mulaló a Loboguerrero generarán una dinámica creciente que con solamente infraestructura de vías no se va a satisfacer. El Tren es fundamental.

5. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de conectividad e infraestructura para el Distrito de Buenaventura?

- El Complejo de Actividades Económicas de Buenaventura CAEB
- La estabilidad, capacidad y manejo del Muelle Turístico
- La Terminal de Pasajeros del Pailón
- El viaducto Cascajal Vía Alterna para camiones
- El uso, mantenimiento y desarrollo de la Vía Simón Bolívar, como alternativa a la doble calzada Loboguerrero-Buenaventura.
- El funcionamiento del peaje e intersección de Loboguerrero
- El Plan Maestro de Acueducto y alcantarillado
- El desarrollo de más puertos en la vía al puerto de aguadulce
- Los Centros de Actividad Logística
- El dragado del canal de acceso a la Bahía de Buenaventura
- Los muelles temáticos (pesquero, maderero y de pasajeros)

5.2. DESARROLLO ECONÓMICO Y EMPRESARIAL

5.2.1. COMISIÓN REGIONAL DE COMPETITIVIDAD – CRC

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre las condiciones para el desarrollo empresarial que se evidencian actualmente en el Distrito de Buenaventura y qué realidad se considera ideal en este aspecto teniendo en cuenta los mecanismos requeridos para dirigirse a la misma?

En la CRC Valle consideramos fundamental el fortalecimiento de la dinámica del puerto en términos de Logística especializada de las apuestas productivas priorizadas en el Departamento, por un lado, las seis iniciativas Cluster lideradas por la Cámara de Comercio de Cali (Macrosnacks, Belleza y Cuidado Personal, Bioenergía, Proteína Blanca, Excelencia Clínica y Sistema Moda) y por otra parte, las cadenas productivas (Logística, Mundo TIC, Frutas, Turismo y Cafés Especiales). De acuerdo con lo anterior, es ideal contar con regulaciones que permitan la logística óptima de las apuestas mencionadas, y que faciliten la exportación de productos con alta intensidad tecnológica.

2. **¿Según el enfoque, áreas de experticia y propuestas de la entidad, qué clústeres y cadenas productivas (existentes y potenciales) presentan áreas de oportunidad para generar un impacto sólido y sostenido en el tiempo sobre la economía y sociedad del Distrito de Buenaventura?**

Desde nuestra visión, Buenaventura está llamado a fortalecerse como puerto en aras de su relevancia para el crecimiento del departamento y de la nación. Su relevancia regional es indiscutible, como mencionábamos anteriormente, Buenaventura está articulado de una u otra manera con todas las apuestas productivas priorizadas (Iniciativas Cluster y Cadenas Productivas) para el aumento de la competitividad del Valle del Cauca, teniendo en cuenta que el puerto actúa como un eje principal para la competitividad internacional y conexión con el mundo.

3. **¿A qué vocación productiva debería responder el Distrito de Buenaventura como un elemento con rol propio dentro del escenario regional en virtud de su condición de Distrito portuario, ecoturístico, biodiverso e industrial?**

A manera de estrategia, la actividad en el puerto debe procurar por hacer más eficientes sus procesos de logística (servicios) mejorando el transporte de carga. Que el departamento cuente con este puerto se convierte en un atractivo para la inversión extranjera. ¿La principal razón? La reducción en los costos de transporte. ¿Por qué? En Colombia el costo de logística está alrededor del 15% de valor total de las ventas, superando el promedio latinoamericano. Lo que quiere decir que por cada \$100 pesos en ventas, el empresario debe asumir \$15 pesos en su proceso logístico. De esta manera, mejorar los procesos de logística fortalecerá el desarrollo económico tanto del puerto y el municipio, como de los empresarios que contarían así con un mejor ambiente de inversión en el Departamento.

4. **¿Qué cambios y estrategias se requieren para fortalecer el desarrollo económico teniendo en cuenta las realidades del Distrito y sus dinámicas de relacionamiento con los demás?**

Teniendo en cuenta que Buenaventura es el principal puerto del País sobre el pacífico y que moviliza 53% de las exportaciones de Colombia en contenedores, debe enfocarse en desarrollar y adecuar la infraestructura y servicios necesarios para ser una plataforma eficiente en el proceso de internacionalización de las empresas del Departamento. En el mediano plazo se requerirá una estructura exportadora que complemente la cadena de frío de las empresas de las industrias que lo requieren como lo es Proteína Blanca la cual tiene como gran desafío el desarrollo de productos de exportación.

5. **¿Cómo se piensan la articulación de actividades productivas y de prestación de servicios en el Distrito? ¿Cómo se proyectan espacialmente?**

Con relación a este punto es fundamental revisar con profundidad el proyecto "CAEB" y llevarlo a cabo respondiendo la realidad del puerto y las necesidades de la región en cuanto a la necesidad de una cadena de logística especializada y robusta.

5.2.2. SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS

1. **En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre las condiciones para el desarrollo empresarial que se evidencian actualmente en el Distrito de Buenaventura y qué realidad se considera ideal en este aspecto teniendo en cuenta los mecanismos requeridos para dirigirse a la misma?**

El desarrollo empresarial requiere primero que todo, organización. Un territorio planificado y asociado a economías de escala es muy conveniente, pero principalmente la coordinación

de las entidades a escalas regionales y nacionales. A Buenaventura ser un Distrito Especial, Industrial, Portuario, biodiverso y Ecoturístico lo convierte en una entidad especial que debe asociar estas cuatro dimensiones al desarrollo económico.

Las condiciones para el desarrollo empresarial son especialmente duras por los trámites y una débil institucionalidad por tradición, que ahora respecto al tipo de Entidad que es, una alcaldía distrital con cuatro alcaldes menores y localidades, las condiciones y el reto son mayores.

2. ¿Según el enfoque, áreas de experticia y propuestas de la entidad, qué clústeres y cadenas productivas (existentes y potenciales) presentan áreas de oportunidad para generar un impacto sólido y sostenido en el tiempo sobre la economía y sociedad del Distrito de Buenaventura?

El clúster en Buenaventura es la actividad portuaria, todo parte de ahí. Esta actividad genera asentamientos y otras cadenas productivas por actividades de intercambio principalmente, o por la actividad industrial. Para nosotros el área de oportunidad es una buena planificación a escala orgánica y territorial. La concertación negociada con las comunidades debe generar un desarrollo organizado y réditos a las instituciones locales con más autonomía.

3. ¿A qué vocación productiva debería responder el Distrito de Buenaventura como un elemento con rol propio dentro del escenario regional en virtud de su condición de Distrito portuario, ecoturístico, biodiverso e industrial?

En el Escenario Regional, la vocación de Buenaventura es de bisagra, de puerta hacia el interior, es como la puerta a través de la cual se llega desde el Pacífico hacia al interior del país, principalmente a Cali y viceversa. Hay un escenario deseable en lo que respecta a la movilidad de personas y de carga, necesarias para el desarrollo y permanencia de las comunidades costeras. Las actividades portuarias e industriales generan empleo y desarrollo, son el clúster, pero deben generar una dinámica reductiva de las brechas sociales existentes en todo el pacífico y en los problemas de población de sus dos capitales, Tumaco y Buenaventura.

Las actividades biodiversa y ecoturística, demandan unas políticas claras sobre manejo y conservación de zonas costeras, y sobre turismo. La movilidad de personas y suministros con seguridad y control, hacia esas zonas turísticas, se puede convertir en una vocación que debe ser articulada y coordinada con la movilidad propia de las comunidades asentadas en el Pacífico o al interior de su cuenca, a través de un muelle turístico de alta calidad, el punto de conexión hacia el interior del país.

4. ¿Qué cambios y estrategias se requieren para fortalecer el desarrollo económico teniendo en cuenta las realidades del Distrito y sus dinámicas de relacionamiento con los demás?

Se requiere desarrollo social, supervisión nacional y empoderamiento de la entidad principal, la Alcaldía Distrital de Buenaventura, en gobernabilidad. El manejo del suelo es uno de los principales factores de conflicto en la ciudad. Se deben vincular dinámicas orientadas al crecimiento de las instituciones, teniendo en cuenta los beneficios que por ser Distrito tiene la entidad. Los alcaldes locales jugarán un rol principal y las localidades urbanas y rurales tendrán sus propias dinámicas de participación y decisión en los procesos de desarrollo que emprendan las instituciones en el suelo distrital. La planificación del territorio concertada con la comunidad es la fórmula para hacer procesos vinculantes para el desarrollo.

5. ¿Cómo se piensan la articulación de actividades productivas y de prestación de servicios en el Distrito? ¿Cómo se proyectan espacialmente?

Existen propuestas que con visión acertada planean una ciudad futura articulada a la estructura ecológica principal, que prevén las actividades industriales articuladas con los puertos

por vía férrea y caminos carreteables conectados a la red vial principal. Una ciudad conectada en el sentido Norte Sur con los nuevos desarrollos de vivienda. Una ciudad establecida, y en el sentido oeste oriente con la ciudad desarrollada sobre el puerto en la isla de Cascajal. El traslado de la actividad portuaria hacia el lado Nor Occidental de la Bahía de Buenaventura, despejando así la Isla de Cascajal, para desarrollar allí servicios para la industria.

6. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos dirigidos al desarrollo económico y empresarial del Distrito?

La habilitación del suelo para nuevas actividades genera conflictos y por lo general, conflictos muy difíciles de gestionar por la complejidad de los casos y la baja capacidad de respuesta con que cuenta el Gobierno Distrital. El desarrollo económico y empresarial depende de las posibilidades reales que se brinde a los inversionistas un desarrollo planificado, en armonía con las políticas locales del POT y con las políticas nacionales, generando soluciones e inversión para las necesidades locales.

7. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de desarrollo económico y empresarial para el Distrito de Buenaventura?

Los proyectos de infraestructura para Zonas Logísticas -preferiblemente cerca de Citronella -acceso a la vía alterna hacia el puerto- y al acceso del muelle de Aguadulce, Zonas vinculadas por tren desde los puertos existentes y proyectados, conectados con la red vial principal. El proyecto del malecón y la vía perimetral hasta el puente del Piñal, los proyectos para terminales de pasajeros terrestres y marítimos, los muelles pesqueros, el fortalecimiento de la inversión en la ciudad consolidada y la descentralización del Centro Administrativo Distrital, todo esto combinado con un incremento fuerte en los proyectos de Educación.

8. ¿A qué desafíos económicos, sociales, jurídicos y/o políticos que puedan ser abordados desde el POT han afectado el desarrollo económico y empresarial del Distrito? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?

Solo puede incorporarse suelo de expansión al suelo urbano por un Plan Parcial, esta es la única herramienta para hacerlo, entonces el POT debe definir muy bien según su propuesta, los suelos urbanizables y el Distrito en cada caso debe exigir el cumplimiento para la formulación de un Plan Parcial. Este fortalece la planificación y el manejo del territorio a través del POT que lo adopta estableciendo las condiciones para asentarse en suelo Distrital.

5.3. SERVICIOS PÚBLICOS

5.3.1. SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del Distrito de Buenaventura en cuanto a la prestación de servicios públicos, considerando los retos y oportunidades que se cuentan para su optimización?

El crecimiento de Buenaventura ha sido espontáneo y por fuera del alcance de la planificación Distrital, la infraestructura en el río Escalarete tiene muchos años y es insuficiente para normalizar a tal cantidad de población irregular que ha resuelto las necesidades con conexiones de todo tipo. Debe asegurarse por igual la prestación del servicio y además ofrecer su respaldo a la industria presente y por llegar según el Plan. Deben buscarse soluciones que implementen infraestructura de vanguardia cuando materialicen las plantas de tratamiento,

cerca a los cuerpos de agua que van hasta El Pailón tal como están proyectadas en el Máster Plan de Buenaventura. Deben estar articuladas a la Estructura Ecológica Principal, donde principalmente están orientadas las soluciones de Espacio Público. Hay que establecer posturas de respeto a la Bio Diversidad de la región. Solo elevando el nivel de la educación y fortaleciendo el rol de las instituciones frente al reto de la administración, podrán tener una buena oferta.

2. ¿Qué desafíos se evidencian en la prestación integral de servicios públicos en el Distrito de Buenaventura?

La falta de planificación e inversión, así como la debilidad de las instituciones es un gran obstáculo para una prestación de servicios con réditos atractivos. Debe haber una articulación de las Empresas de Servicios Públicos con los instrumentos de planificación del municipio, es clave para un desarrollo seguro y ordenado. Igualmente de la mano de la planificación, se deben establecer alternativas para que la prestación de los servicios sea continua y sin interrupciones.

3. ¿Qué estrategias (ej. fuentes de abastecimiento), identifica en torno a la prestación de servicios públicos teniendo en cuenta las posibles dinámicas de crecimiento de población (se estima 1 millón a 2050), así como de crecimiento urbano del Distrito y por ende, de desarrollo de nuevos puertos y zonas logísticas?

Las fuentes de abastecimiento están desde los Farallones hacia el litoral, ríos como el Escalerete, el Aguaclara, el Sabaletas, que desembocan en el río Dagua podrían generar condiciones de seguridad para el suministro al puerto, teniendo en cuenta el crecimiento de la población. Para asegurar el desarrollo de nuevas zonas portuarias, podría pensarse en hacer acueductos en la zona de Bahía Málaga, sobre los ríos que desembocan en el río San Juan, esto permitiría desarrollar la margen Norte de la Bahía de Buenaventura, así como desarrollar y dar soporte al desarrollo turístico de la zona de Juanchaco, La Barra y Ladrilleros, como al puerto naval de Bahía Málaga.

4. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos de infraestructura sanitaria y servicios públicos?

Existen conflictos por la falta de coordinación entre las entidades del Distrito, aunque esta situación es generalizada a nivel de las entidades del orden nacional y territorial, para Buenaventura es especialmente más difícil por la debilidad de sus instituciones, y porque además tiene la dura carga de convertirse en Distrito, lo cual no ha podido concretar desde la expedición de la Ley 1617 en el año 2013. Estos vacíos institucionales, como no tener aún formulado un POT en su nueva condición de Distrito Especial, como haber demorado tanto el Plan Maestro de Servicios Públicos, como haber desarrollado grandes sectores con informalidad en ambas localidades rurales, especialmente en El Pailón, dificultan enormemente el trabajo de normalizar y prever una red eficiente de servicios públicos para los nuevos proyectos.

5. ¿Qué recomendaciones se formularían para el Distrito de Buenaventura en la actual y futura prestación de servicios públicos?

Deben pensar en fortalecer las instituciones prestadoras de servicios, sin entregarlas o acaparlas, debe implementarse un proceso con la supervisión desde el gobierno nacional y sus entidades de control. Al mismo tiempo se debe pensar en el desarrollo de energías alternativas, aprovechando los factores naturales propios de la región, el cambio hacia un modelo más local y sostenible en la prestación de servicios públicos, especialmente en las zonas más alejadas del Distrito, podría proveer del servicio más eficientemente.

6. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de servicios públicos y ambiente para el Distrito de Buenaventura?

El Plan Maestro de Alcantarillado, el Plan maestro de Acueducto –este debe contener estrategias alternativas de suministro–, los dos planes deben estar en armonía con las áreas de expansión y consolidación del POT Distrital. Las Plantas de Tratamiento de Aguas Residuales del Distrito, el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos, el nuevo relleno sanitario. En cuanto al medio ambiente, el Plan de Gestión Ambiental Distrital, el traslado de los depósitos y de los muelles de carbón por fuera de la isla de Cascajal, la recuperación ambiental y navegabilidad de los esteros, la puesta en marcha de un sistema de movilidad integrado para las localidades urbanas y el área de expansión de actividades logísticas CAEB.

5.3.2. EPSA

- 1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del Distrito de Buenaventura en cuanto a la prestación de servicios públicos, considerando los retos y oportunidades que se cuentan para su optimización?**

En lo que respecta al servicio público de energía que presta EPSA E.S.P, permanentemente se han realizado inversiones en la reposición y modernización del sistema de distribución local que han permitido mejorar la calidad del servicio en los últimos años. Igualmente ha realizado los estudios que permiten identificar las necesidades de infraestructura para cubrir la demanda de energía de los próximos años con los niveles de calidad y confiabilidad requeridos por los clientes.

- 2. Cuáles retos y oportunidades tiene el Distrito en materia de recursos existentes o potenciales para lograr la optimización de la prestación de los servicios públicos de agua potable, saneamiento básico y ambiental, gas, energía eléctrica, energías alternativas, aseo, manejo integral de residuos sólidos, telecomunicaciones?**

Para el caso del servicio de energía eléctrica, es desarrollar un POT con condiciones que permitan el desarrollo eficiente y armonizado de los servicios públicos sin que conlleve sobrecostos presentes o futuros a los usuarios.

- 3. ¿Cuáles desafíos s institucional, ingeniería, físicos, presupuestales, tarifarios se evidencian en la prestación de servicios públicos domiciliarios en el Distrito de Buenaventura?**

Se requiere el apoyo institucional y de las autoridades comunitarias para el desarrollo de infraestructura en condiciones eficientes de costo y tiempo

- 4. ¿Cuáles estrategias en materia institucional, empresarial, de abastecimiento, territoriales, entre otros, propone para mejorar la calidad, cobertura y control de pérdidas debe proponer el POT para la prestación de servicios públicos domiciliarios teniendo en cuenta las posibles dinámicas de crecimiento de población (se estima 1 millón a 2050), así como la expansión urbana del Distrito por nuevos desarrollos logísticos, portuarios, de vivienda, industriales y comerciales?**

Para la infraestructura de servicios públicos de energía, se requiere de forma prioritaria la conexión robusta con el Sistema Interconectado Nacional, de tal forma que se garantice el suministro de energía confiable, a precios eficientes y competitivos, y permita su crecimiento y expansión en el tiempo.

Es decir la segunda conexión, a 220 kV para mejorar la confiabilidad y poder atender la demanda futura de la región.

5. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo definidos en el POT vigente que afecten el desarrollo de proyectos de mejoramiento de la calidad, ampliación de la cobertura y mejoramiento de la gestión de los servicios públicos domiciliarios?

Si existen, especialmente tramites ambientales (sustracción de reserva forestal) que afectan el tiempo de entrada en operación de los proyectos estructurales necesarios para mejorar la calidad del servicio en la zona, especialmente en lo relacionado con la ley 2° de 1959. Por otro lado, el POT establece restricciones para el uso de espacio público con redes eléctricas aéreas, por lo cual sería necesario diseñar redes subterráneas lo que incrementa los costos haciendo inviables los proyectos.

6. ¿Cuáles propuestas deberían formularse en el nuevo POT del Distrito de Buenaventura para la actual y futura prestación de servicios públicos domiciliarios?

Se deben prever espacios para el desarrollo de infraestructura eléctrica y áreas para el desarrollo de futuras servidumbres para líneas de alta tensión. Igualmente se deben expedir normas para el uso de espacio público para servicio de energía eléctrica evitando posibles sobrecostos a la empresa y que finalmente serán trasladados al cliente final.

7. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de servicios públicos y ambiente para el Distrito de Buenaventura?

Acorde con lo mencionado en la respuesta número 1, EPSA E.S.P ha formulado el proyecto Subestación Pacífico 230/115 kV de 300 MVA y su línea de interconexión desde la subestación San Marcos en la ciudad de Cali. Este proyecto se encuentra actualmente formulado en el plan de expansión que está en proceso de adopción en el Ministerio de Minas y Energía. Este proyecto permitirá el cubrimiento de energía confiable por un espacio de hasta 25 años. Se requiere por parte del municipio que regule la instalación de este tipo de infraestructuras tanto en áreas urbanas como de expansión urbana del municipio y priorice el uso de vías públicas para el trazado y servidumbre de redes aéreas de alta tensión.

5.4. VIVIENDA Y EQUIPAMIENTOS

5.4.1. SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del Distrito en cuanto a la vivienda y equipamientos sociales (salud, educación, recreación, servicios públicos etc) en Buenaventura y las potencialidades para alcanzar condiciones ideales en este aspecto?

Hay mucha precariedad en estos dos temas, a los que habría que sumar las vías de los barrios que deben ir de la mano de la infraestructura de redes como parte del equipamiento. Hay grandes extensiones de barrios que deben ser reglamentados pensando en que funcionen bien dentro de la ciudad y que la población esté articulada a las estaciones del sistema de transporte y a los equipamientos. Vemos potencial en la inversión que se requiere para articular la estructura lineal de la ciudad, con el desarrollo poblacional de la zona urbana del Distrito de Buenaventura a través de su estructura ecológica principal y unas buenas directrices del POT sobre la movilidad, promoviendo la consolidación de grandes extensiones de terreno y el funcionamiento de un Sistema de Transporte Masivo para el Distrito.

2. ¿Cree conveniente crear una zona de estrato 5 y 6 en Buenaventura? En tal caso, ¿dónde debería ubicarse y con qué equipamientos debe contar?

El Máster Plan plantea una reconversión de actividades para la Isla de Cascajal, especialmente hacia la prestación de servicios y para la vivienda, re localizando a largo plazo la actividad industrial portuaria en el margen norte de la Bahía de Buenaventura. La localización de un centro histórico, candidato a la lista de Bienes de Interés Cultural de la Nación, así como la localización de infraestructuras para el turismo, como los hoteles y el muelle, indican que la zona más apropiada para desarrollar este tipo de vivienda es la isla. Faltan Centros Comerciales y un Centro de Eventos para el Distrito. También es recomendable descentralizar la unidad administrativa con una nueva sede para la alcaldía local en la Localidad de El Pailón.

3. ¿De qué forma debe distribuirse en el territorio la vivienda de estrato 3 y 4 en el Distrito y con qué equipamientos?

Debe distribuirse buscando ocupar los vacíos que presenta la ciudad consolidada. Es clave que los proyectos apunten a esto y no se prioricen por ahora los proyectos de vivienda en las áreas de expansión.

El desarrollo lineal a lo largo de la Avenida Simón Bolívar, generó áreas muy dispersas en el sector conocido como El Pailón, que hoy día es una de las localidades urbanas y va desde el Puente del Piñal, hasta la salida a Cali en la Comuna 12. La vivienda debe procurarse especialmente para ocupar la cantidad de vacíos urbanos con que cuenta esa localidad en las márgenes norte y sur de la Avenida Simón Bolívar. Como equipamiento principal deberá por ley tener una sede para la alcaldía menor, que deberá funcionar para descongestionar y fortalecer la Administración Distrital.

Por otra parte, en la localidad urbana de la Isla de Cascajal, se tendrán que establecer viviendas de estratos altos en las inmediaciones del muelle, del Bulevar y del Malecón, y viviendas de estratos más bajos en la extensión del Malecón con las zonas de Bajamar articuladas a la vía perimetral circunvalar que llegará hasta El Piñal, generando proyectos de vivienda de gran envergadura.

4. ¿Qué desafíos se evidencian en la oferta de vivienda en el Distrito de Buenaventura?

Ajustándonos estrictamente a lo urbano, se evidencian deficiencias en la infraestructura de servicios públicos, falta de vías conectoras a los ejes de la Avenida Simón Bolívar y la Vía Alternativa Interna, la falta de equipamientos, no está aún definida la estructura o la capacidad de las vías para conectar estos nuevos sectores y con el Sistema Integrado de Transporte Masivo del Distrito que aún no está implementado. Vemos como un obstáculo igualmente como estas zonas irán a conectar con las nuevas zonas portuarias.

5. ¿Qué estrategias identifica en torno al acceso a la vivienda teniendo en cuenta las dinámicas de crecimiento urbano del Distrito?

Ajustándonos estrictamente a lo urbano, se evidencian deficiencias en la infraestructura de servicios públicos, falta de vías conectoras a los ejes de la Avenida Simón Bolívar y la Vía Alternativa Interna, la falta de equipamientos, no está aún definida la estructura o la capacidad de las vías para conectar estos nuevos sectores y con el Sistema Integrado de Transporte Masivo del Distrito que aún no está implementado. Vemos como un obstáculo igualmente como estas zonas irán a conectar con las nuevas zonas portuarias.

6. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos de vivienda y equipamientos sociales?

Siempre existirán conflictos normativos y de uso del suelo, creemos que más bien es fortalecer las instituciones, implementando procesos abiertos que fortalezcan la formulación de POT. Cada formulación debe estar acompañada de un proceso de seguimiento y control que las autoridades deberán hacer cumplir para hacer viable los modelos propuestos. Este proceso de intervención del suelo tendrá mucho más respaldo si los procesos administrativos son ágiles y eficientes. Esto puede afectar el desarrollo de proyectos de vivienda y equipamientos sociales.

7. ¿Qué recomendaciones se formularían para el Distrito de Buenaventura en el planteamiento de estrategias para contrarrestar el déficit de vivienda?

Frente al déficit de tierra del Distrito, se puede contar con el proyecto de mejoramiento de Barrios del ministerio de vivienda lo cual debe seguirse implementando, y también la legalización y adecuación de los terrenos ganados al mar para establecer allí, soluciones además contrarresten la vulnerabilidad con planes de mitigación ante un desastre natural por medio de ganar gradualmente terrenos al mar de forma segura e innovadora.

8. ¿A qué problemáticas de equipamiento social resulta prioritario responder en el presente POT? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?

No olvidemos la ley de Distritos, Ley 1617 de 2013. Este instrumento resulta muy favorable para la organización del territorio tanto, en la zona urbana como rural con un porcentaje bastante alto de estudios cartográficos bastantes serios. La organización distrital podría ser de mucha ayuda dentro de la formulación del nuevo POT Distrital, como un instrumento identificador para los futuros equipamientos prioritarios. Se destaca la descentralización de la Alcaldía Distrital en Alcaldías Menores con sus propias sedes, el muelle turístico, el muelle de cabotaje, y toda la infraestructura educativa, de salud y recreativa, necesarias para una digna y permanente atención de la población urbana y rural.

9. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de vivienda y equipamientos sociales para el Distrito de Buenaventura?

Proyectos de vivienda y equipamientos: El proyecto de vivienda San Antonio y en el mismo sitio el macro colegio para esta nueva zona. Hay también la oportunidad de proyectar otros equipamientos como la ciudadela hospitalaria, la adecuación de las zonas de bajamar para establecer allí viviendas y continuar la vía perimetral desde el Malecón Bahía de la Cruz. Así mismo el desarrollo de las instalaciones de la universidad del pacífico marcando y estructurando el eje vial hacia el aeropuerto, como un eje vial paisajístico y turístico que da alcance a los ríos y le da vida a la Avenida Simón Bolívar.

5.4.2. CORPOLONJAS DEL PACÍFICO

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿Qué visión se tiene sobre la actualidad del Distrito en cuanto a la vivienda y equipamiento social (salud, educación, recreación, servicios públicos etc) en Buenaventura y las potencialidades para alcanzar condiciones ideales en este aspecto?

Buenaventura tiene uno de los índices más altos de necesidades básicas insatisfechas en el país lo que corresponde a un elevado déficit en la infraestructura para la prestación de servicios básicos como el agua y alcantarillado como limitaciones considerables en la normal prestación de los servicios públicos. En cuanto a la salud es altamente precario su servicio en referencia a la especialización atención profesional infraestructura y equipamiento insu-

ficiente e inadecuado para atender sus necesidades y alta demanda, lo que requiere de una urgente inversión.

En el servicio de educación no cuenta con una buena estructura de educación básica y superior, como tampoco de un sistema adecuado de recreación y el deporte.

En cuanto al sistema de vivienda existe poca oferta y escasos proyectos de vivienda adecuados para los estratos VIS, TOPE VIS y NO VIS que den cobertura y alcance para suplir las necesidades que tiene la ciudad puerto. Tampoco hay vivienda adecuada y conjuntos residenciales aptos para las necesidades de demanda para los estratos 4 5 y 6.

En la actualidad el Distrito de Buenaventura oficina de planeación y secretaria de vivienda no cuenta con la información cuantitativa actual del déficit en la oferta y la demanda de vivienda en los diferentes estratos en el Distrito, por lo que en reunión sostenida con estos citados funcionarios manifestaron que se iban a dar a la tarea de consolidar dicha fundamental información.

Es necesario garantizar la ampliación de la infraestructura de los servicios públicos en especial en el servicio del agua potable permanente y alcantarillado extendiendo el urbanismo hacia las zonas de las periferias de la ciudad que permitan el desarrollo de los diferentes proyectos sociales y de vivienda adecuada.

2. ¿Cree conveniente crear una zona de estrato 5 y 6 en Buenaventura? En tal caso ¿Dónde debería ubicarse y con qué equipamientos debe contar?

Teniendo en cuenta los planes de desarrollo para el Distrito de Buenaventura, el plan zonal CAEB, el Master Plan, el programa del Gobierno Nuevas ciudades, la alianza Pacifico, el plan todos somos Pazcífico, los proyectos Sociales acordados y los planes de inversión de regalías y distintos Conpes para el Pacifico y Buenaventura los diferentes puertos marítimos y sociedades portuarias, el sector naviero, de aduana y demás sectores industriales relevantes en la ciudad como el pequero y maderero industrial, que le apuntan al crecimiento y desarrollo socio-económico se hace evidente la gran oportunidad que tiene el Distrito para implementar proyectos de vivienda estrato 5 y 6 dentro del perímetro urbano en los lugares estratégicos como los sectores mixtos en la Isla Cascajal hacia el centro comercial y bancario, también en el sector sobre el margen de la vía simón Bolívar y área del barrio Bellavista, sector del Almacén la 14 y Olímpica sector del barrio la Marina, el Bosque y Naval como también hacia el aeropuerto en cercanías de la Universidad del Pacifico, dentro de un espacio público adecuado y seguro sobre vías consolidadas y en buen estado de urbanismo.

3. ¿De qué forma debe distribuirse en el territorio la vivienda de estrato 3 y 4 en el Distrito de Buenaventura?

La vivienda estrato tres y cuatro deben de estar en los sectores más cercanos a las empresas y comercio en general que más generan empleo para dichos estratos esto con el fin de descongestionar el tráfico de personas por el desplazamientos de estos a sus lugares de vivienda y trabajo los que debe contar con los equipamientos adecuados en el sector de centros educativos, de salud, comercial con fácil acceso al transporte.

4. ¿Qué desafíos se evidencia en la oferta de vivienda en el Distrito de Buenaventura?

Las dinámicas de crecimiento urbano de Buenaventura carecen de una buena planificación en la ejecución de los distintos planes y proyectos y en el seguimiento y aplicación de las políticas de urbanismo, a tal punto que no es visible un constante dinamismo en la construcción de un urbanismo apto para ejecutar fácil y efectivamente proyectos de vivienda, limitándose a la ejecución de una deficiente infraestructura vial, de servicios de acueducto y alcantarillado, espacio público adecuado y equipamientos sociales en general, con el agravante de las

demoras en la eficaz ejecución de los proyectos y mal manejo en la inversión de los dineros presupuestales públicos para los requeridos proyectos de infraestructura, lo que en la actualidad representa un gran obstáculo para la normal construcción y promoción de vivienda en el Distrito.

5. ¿Qué estrategia identifica en torno al acceso a la vivienda teniendo en cuenta las dinámicas de crecimiento urbano del Distrito?

Una estrategia para acceder a la vivienda en Buenaventura podría ser la adecuada planificación en la estructuración y ejecución de proyectos y planes de vivienda conforme a la real necesidad en la demanda clasificada por estratos, en asociación con empresas públicas y constructoras privadas, con beneficios atractivos de buenos subsidios a través de las entidades del Gobierno Nacional y del Distrito de Buenaventura, como la ampliación de los fondos para la construcción de vivienda lo que agilizaría el proceso de venta y construcción.

6. ¿Existen conflictos normativos y de uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos de vivienda y equipamientos sociales?

Totalmente pues en Buenaventura existe un gran problema en este aspecto causado por la obsolescencia del POT en los usos de suelo establecido que ha causado una situación de afectación grave en el normal desarrollo en la inversión de proyectos de vivienda, de industria y comercio, debido a que la asignación de zonas dentro del perímetro urbano no permiten el desarrollo de proyectos de vivienda en sectores adecuados y llamativos para los inversionistas, adicional a esto hay usos de suelos que no están definidos dentro del perímetro urbano del Distrito, impidiendo el requerido proceso de construcción y limitando la adquisición de predios para la ejecución de proyectos de vivienda. En cuanto a los equipamientos sociales y obras civiles de urbanismo adecuado existe un gran problema en el posible mal manejo de los recursos públicos para la ejecución de este tipo de proyectos.

7. ¿Qué recomendaciones se formularían para el Distrito de Buenaventura en el planteamiento de estrategias para contrarrestar el déficit de vivienda y equipamiento social?

Primero la adecuación del nuevo POT, definir dentro del perímetro urbano zonas estratégicas para el desarrollo de proyectos residenciales por estratos y mixtos; segundo promover el aumento del monto del subsidio por parte del estado para la compra de vivienda de interés social y tope VIS, tercero estructurar proyectos de vivienda y equipamiento social con financiación mixta dada por entidades del estado y públicas y empresas privadas, instituciones u organizaciones en general.

8. ¿A qué problemática de equipamiento social resulta prioritario responder en el presente POT? ¿Qué cifras y diagnósticos revelan dichas precariedades?

Buenaventura no cuenta con equipamientos que permitan la gestión de proyectos sociales y que generen un impacto negativo con mayor énfasis en la problemática de equipamiento social en la salud, educación básica y superior, vivienda digna, servicios públicos, seguridad, y bienestar social (Espacio público y recreación), y de hecho esto corresponde a la mala planeación del Distrito a través de sus funcionarios responsables, la corrupción y la ineficacia manifiesta de las entidades del estado y Distritales.

Las cifras de diagnóstico que revelan dichas precariedades se encuentran en parte en las publicaciones de las páginas web del DANE, el Ministerio de Educación, Ministerio de Infraestructura y en el diagnóstico que se hace en el CONPES 3410 para Mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura página 5 capítulo 2.

9. ¿Qué Proyecto en curso o en formulación identifican como prioritarios en la temática de vivienda y equipamiento sociales para el Distrito de Buenaventura?

En cuanto al asunto del equipamiento social, está la construcción de la ciudadela hospitalaria, la terminación del Acuaparque, las etapas del malecón el Mega Colegio en San Antonio, la terminación del proyecto de vivienda de interés social en San Antonio, la terminación del proyecto de vivienda en conjunto cerrado estrato 4/5 llamado Quintas de Palma Real, construcción de torres los Álamos entre otros.

Es prioritario los exigidos cambios en los usos de suelo en el POT, para poder desarrollar los proyectos de vivienda, Buenaventura refleja una necesidad urgente en el adecuado espacio público para la recreación y esparcimiento de las personas, los adecuados establecimientos de educación pues los índices de analfabetismo son bastante altos para la región y la construcción de la ciudadela de hospitalaria, las quejas y reclamos son permanentes por la población por el deficiente sistema de servicios adecuados de salud.

5.4.3. INMOBILIARIA ALTAMAR

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución que representa ¿qué visión se tiene acerca de la situación actual del Distrito de Buenaventura en materia de la infraestructura existente, sus condiciones y potencialidades de hacia el resto de la región, el país y el mundo?

En primer lugar y para dar respuesta a sus interrogantes, propongo redefinir la palabra infraestructura por atributos urbanos, considerando esta última un componente más integral el cual incluye el sistema de espacio público, los equipamientos colectivos y centralidades, sistema de servicios públicos y la movilidad, sumando a esta colectividad el suelo al cual todos los atributos mencionados lo intervienen.

En este mismo orden de ideas, la situación de cada uno de los atributos urbanos en el Distrito es caótica, ninguno de los factores al ser valorados por variables tendrían una calificación por encima de una media baja, todo lo anterior derivado, por la manera como ha sido el crecimiento urbano de la ciudad, totalmente espontáneo sin planificación.

Tratar de describir las causas es complicado, ya que es la mezcla de varias situaciones sociales, culturales, económicas entre otras, que por muchos años han convivido juntas, sin embargo, podría mencionar que una de las más visibles es la ausencia de gobernabilidad que genera una debilidad institucional, el cual sumerge a la ciudad en un caos.

Ahora bien, a pesar del breve diagnóstico anterior este territorio está lleno fortalezas y oportunidades, lo que ha permitido mantener las esperanzas de que vendrán cambios más temprano que tarde, por la importancia estratégica que todavía representa Buenaventura para la región y el país. Y digo todavía, luego existen propuestas de desarrollo como son Puerto Antioquia y el puerto de Tribuga quien tiene aportantes de China y Norte América.

2. Según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del Distrito en cuanto a la vivienda y equipamientos sociales (salud, educación, recreación, servicios públicos etc) en Buenaventura y las potencialidades para alcanzar condiciones ideales en este aspecto?

El tema de vivienda describe dos condiciones, déficit cualitativo y déficit cuantitativo, según datos de la Alcaldía Distrital, en el déficit cualitativo se estima que el 55% de la vivienda construida requiere programas que aporten al mejoramiento de la edificación, sumado esto a la

legalización urbanística predial y la definición de los límites jurídicos de los barrios, esto con el fin que facilitar los programas de mejoramientos integrales, que aportarían en temas de saneamiento básico, viales, equipamientos y espacio público.

Con relación a los déficits cuantitativos, las situaciones que más dificultan en primer lugar son la capacidad adquisitiva de las familias Bonaverenses, luego el 63% de las personas ocupadas ganan menos de un salario mínimo legal vigente ², lo que implica que su capacidad de ahorro y endeudamiento les impide lograr el cierre financiero, esta condición aleja a la mayoría de hogares de la posibilidad de acceder a cualquier programa de vivienda, como de igual manera, la imposibilidad de que prosperen los proyectos de vivienda que van desde un valor tope VIS 3 (135 SMLV), como los de valor superior.

Todo lo descrito hace pensar en la necesidad en dinamizar la economía local, con el objetivo en generar mayores ofertas de empleo con mejor remuneración, ligado eso sí, a los programas de educación basado en la pertinencia sobre las nuevas apuestas productivas.

3. ¿Qué desafíos se evidencian en la oferta de vivienda en el Distrito de Buenaventura?

En primer lugar, el valor del suelo urbano o de expansión con vocación residencial en su mayoría están en manos de privados, con precios de ventas por metro cuadrado que superan los promedios nacionales para cualquier proyecto VIS o VIP. Los valores del suelo fluctúan de acuerdo a la cercanía de la principal centralidad urbana que es el centro (precio-distancia), donde se desarrolla las principales actividades comerciales de la ciudad, con promedios entre \$800.000 a \$1'000.000 m² y en algunas ocasiones por montos más altos.

En el continente, los precios se relacionan entre \$ 200.000 m² a \$350.000 m², con un peso porcentual sobre el valor de la vivienda entre el 25% al 30%, valores que, para las apuestas de cualquier proyecto de VIS no son rentables.

En segundo lugar y por experiencia propia de la empresa, se ha encontrado que, al modelar los estudios de viabilidad financiera, la rentabilidad se ve afectada por la alta inversión en los estudios y la construcción de redes matrices en saneamiento básico, las plantas de tratamiento y los sistemas viales estructurantes.

Recordemos que los sistemas estructurantes son responsabilidad en su gestión y desarrollo de los gobiernos.

De manera complementaria a la situación mencionada anteriormente se suma las bajas densidades definidas en el POT, limitando las posibilidades de lograr los equilibrios financieros de los proyectos a través de aumentar los índices de construcción. Como los señala el POT del 2001 *“De alta Densidad: AR-1, AR-12, AR-15 y AR-3: Corresponden a territorios que podrán disponer un número promedio de noventa (90) vivienda ó 522 habitantes por hectárea neta de terreno utilizado, entre rangos de 70 y 117 viviendas/Ha.”*

Al realizar un análisis comparativo con el POT de Cali, este define como densidad mínima 120 viviendas por hectárea y llega a proponer hasta 500 viviendas por hectárea, cabe recordar que las decisiones son amparadas por estudios de amenazas, riesgos y microzonificaciones, generando las herramientas necesarias de información para definir los tipos de densidades en los sectores de la ciudad.

Lo importante de esta comparación, es abrir un debate conceptual sobre el tipo de ciudad que al cual se le debe apostar, “Ciudad Extensa o Compacta”, hoy día Buenaventura a través de su crecimiento espontáneo e informal, ha generado un urbanismo extenso sin planificación, sobre un territorio lleno de colinas medianas y compuesto por un sinnúmero de drenajes naturales, con densidades muy bajas e inferiores a 50 viviendas por hectáreas.

Los costos para regularizar estos territorios a través de los programas de mejoramiento, superan cualquier tipo de proyecto formal de vivienda.

4. ¿Qué estrategias identifica en torno al acceso a la vivienda teniendo en cuenta las dinámicas de crecimiento urbano del Distrito?

Elaborar estudio de microzonificación sísmica, amenazas y riesgos, para definir las áreas con densidades mayores a 200 viviendas por hectárea, que permitan viabilizar los proyectos de residenciales.

Que el estamento público realice las inversiones en la construcción de los sistemas estructurantes, tales como saneamiento básico e infraestructura vial, entre otros. Existen instrumentos de gestión para financiar, tales como, alianzas público privadas y obras por impuestos, entre otros.

Definir las áreas de renovación urbana en áreas deterioradas en el sector de la Isla, con el objetivo en dinamizar los proyectos inmobiliarios de usos mixtos.

Analizar la normativa del POT vigente, esta norma describe un parqueo de vehículo por cada vivienda, mientras a nivel nacional la media establece cerca de tres a cuatro viviendas por parqueo.

5. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos de vivienda y equipamientos sociales?

Las densidades, el número de parqueos por unidad de vivienda, los conflictos del uso del suelo sobre la vía Simón Bolívar, desde el Reten hasta la Universidad del Pacífico, donde se han localizado áreas de almacenamiento y logística, en un territorio con vocación residencial y de equipamientos educativos.

6. ¿Qué recomendaciones se formularían para el Distrito de Buenaventura en el planteamiento de estrategias para contrarrestar el déficit de vivienda?

A. Elaboración y ejecución de Planes Maestros de acuerdo a cada uno de los atributos urbanos, Acueducto y Alcantarillado, el Sistema Estratégico de Movilidad, terminar el Plan Especial del Espacio Público, faltaría, Equipamientos Urbanos y de Seguridad. Definir las áreas de Planes Parciales para Renovaciones Urbanas en la Isla Cascajal.

B. Elaborar los estudios de Amenazas y Riesgos, más la Microzonificación Sísmica, con el objetivo en redefinir las nuevas densidades.

C. Estimulo tributarios a los empresarios que implementen proyectos de vivienda de cualquier nivel en la ciudad.

D. Control sobre el precio de la tierra, como de igual manera, fortalecer el banco de tierras del Distrito.

7. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de vivienda, infraestructura y equipamientos sociales para el Distrito de Buenaventura?

Implementación de los Planes Maestros y la formulación de los equipamientos de seguridad, cultural, educativos y de salud, terminar el Plan Espacial del Espacio Público y de Fichas Normativas.

Implementar los instrumentos de gestión del suelo para la vivienda de interés social.



**Orientaciones
Estratégicas
POT / POD Modernos**

**Buenaventura, Valle del Cauca
Mayo 2019**