



Alternativas de desarrollo económico y de seguridad para impulsar la productividad del Puerto de
Buenaventura

Juan Diego Henao Posada

Administración de Empresas
Colegio de Estudios Superiores de Administración – CESA
Bogotá
2024

Alternativas de desarrollo económico y de seguridad para impulsar la productividad del Puerto de
Buenaventura

Juan Diego Henao Posada

Director: Dorys Yaneth Rodríguez Castro

Administración de Empresas

Colegio de Estudios Superiores de Administración – CESA

Bogotá

2024

Tabla de Contenido

Resumen	9
1. Introducción	10
1.1 Planteamiento del problema	11
1.2 Justificación	14
1.3 Pregunta de investigación	15
1.4 Objetivos	16
<i>1.4.1 Objetivo General</i>	<i>16</i>
<i>1.4.2 Objetivos Específicos</i>	<i>16</i>
1.5 Hipótesis	16
<i>1.5.1 Hipótesis 1: Seguridad y productividad</i>	<i>16</i>
<i>1.5.2 Hipótesis 2: Infraestructura y desarrollo económico</i>	<i>16</i>
<i>1.5.3 Hipótesis 3: Corrupción y seguridad</i>	<i>16</i>
2. Revisión de literatura	17
2.1 Seguridad en Buenaventura	17
2.2 Infraestructura portuaria	20
2.3 Corrupción	23
2.4 Inconformismo social y su impacto en la productividad	25
3. Metodología de investigación	28
3.1 Enfoque metodológico	28
3.2 Tipo y diseño de la investigación	29
3.3 Población y muestra	29
3.4 Instrumentos de recolección de datos	30
<i>3.4.1 Encuestas</i>	<i>30</i>
<i>3.4.2. Entrevistas semiestructuradas</i>	<i>31</i>
3.5 Consideraciones éticas	32
4. Presentación de resultados	32
4.1 Aspectos demográficos	32
<i>4.1.1 Composición étnica y socioeconómica</i>	<i>32</i>
<i>4.1.2 Ingresos y pobreza</i>	<i>32</i>
<i>4.1.3 Condiciones de vivienda y servicios básicos</i>	<i>33</i>

4.1.4 Educación y oportunidades laborales.....	33
4.1.5 Salud y seguridad	34
4.1.6 Movilidad laboral	34
4.2 Análisis de encuestas.....	34
4.2.1. Perfil Demográfico de los Encuestados.....	34
4.2.2. Percepciones sobre Seguridad	35
4.2.3. Impacto de la Inseguridad en la Productividad	35
4.2.4. Medidas de Seguridad Prioritarias	36
4.2.5. Seguridad en Rutas de Acceso	36
4.2.6 Percepciones sobre Economía y Productividad	36
4.2.7 Impacto de la Inseguridad en la Inversión	37
4.2.8 Análisis Estadístico Descriptivo de las Encuestas	38
4.3 Análisis de Entrevistas.....	40
4.3.1 Perfil Demográfico de los Entrevistados	40
4.3.2 Percepciones sobre Seguridad	41
4.3.3 Impacto de la Seguridad en la Productividad	42
4.3.4 Percepciones sobre Economía y Productividad	43
4.3.5 Áreas Clave de Inversión	43
4.3.6 Impacto de la Seguridad en la Inversión.....	43
4.3.7 Análisis Estadístico de las Entrevistas.....	44
4.4 Resultados de las Variables de Percepción: Análisis Chi-cuadrado y Regresión Lógica Ordinal	45
4.4.1 Análisis Chi-cuadrado.....	45
4.4.2 Tablas de contingencia.....	47
4.4.3 Regresión Logística Ordinal	49
4.5 Resultados de las Regresiones Lineales por Hipótesis.....	50
4.4.1 Análisis Estadístico Complementario de las Entrevistas	51
4.4.2 Estadísticos Descriptivos de las Entrevistas	51
4.4.3 Regresiones Lineales para las Hipótesis de las Entrevistas	52
5. Discusión de Resultados.....	54
5.1 Comparación con Investigaciones Previas	54
5.2 Explicación de Diferencias con la Literatura	55
5.3 Interpretación de Resultados en el Contexto de la Metodología Mixta.....	55

5.4 Innovación Tecnológica y Sostenibilidad en el Contexto Global	56
5.5 Lecciones de Inversiones Recientes en Puertos Exitosos	57
5.5.1 Caso del Puerto de Rotterdam	57
5.5.2 Caso del Puerto de Antwerp	59
5.5.3 Caso del Puerto de Singapur	59
5.5.4 Comparación con el Puerto de Buenaventura	60
Conclusiones	62
Recomendaciones	64
Limitaciones de la Investigación y Futuras Líneas de Investigación	65
Referencias	67

Tabla de Figuras

Figura 1 Percepción de la Seguridad Actual del Puerto.....	36
Figura 2 Combinación de Medidas de Seguridad Propuestas por los trabajadores.....	37
Figura 3 Años de experiencia de los Pilotos Entrevistados.....	41
Figura 4 Menciones de los temas claves en el Desarrollo Económico.....	44
Figura 5 Condiciones de Seguridad vs. Inseguridad Afecta Productividad	45
Figura 5 Falta de Inversión en Infraestructura Afecta Productividad vs. Inseguridad Afecta Inversiones.....	46
Figura 5 Regresión Logística Lineal – Curva del modelo prediciendo cómo la Inseguridad afecta la Productividad	49

Tabla de Tablas

Tabla 1. Regresión lineal de las Encuestas	38
Tabla 2 Regresión Lineal de las Entrevistas	44
Tabla 3 Tabla de Contingencia – Condiciones de Seguridad vs. Inseguridad Afecta Productividad.....	47
Tabla 4 Tabla de Contingencia – Percepción de Inversión en Infraestructura vs. Inseguridad Afecta Inversiones	48
Tabla 5 Estadísticos descriptivos de las entrevistas	52

Tabla de Anexos

Anexo 1. Encuesta a los trabajadores del Puerto de Buenaventura.....	79
Anexo 2. Entrevista Semiestructurada para Pilotos de Buques.....	80
Anexo 3. Entrevista piloto de buque.....	81

Resumen

Situado en una ubicación estratégica en el pacífico colombiano y conectando a Colombia con Asia y América, el Puerto de Buenaventura es una ventana al comercio mundial pues maneja más del 60% de las importaciones y exportaciones nacionales y permite al país consolidarse en la región como una economía abierta y competitiva. A pesar de esto, su eficiencia y funcionalidad se ve comprometida por múltiples factores como un entorno social violento, altas tasas de corrupción e infraestructura que limita sus operaciones logísticas.

El proyecto de investigación "Alternativas de desarrollo económico y de seguridad para impulsar la productividad del Puerto de Buenaventura" aborda los desafíos estructurales de inseguridad, infraestructura deficiente y corrupción que limitan el potencial del puerto más importante de Colombia. A partir de ellos, propone soluciones que promueven el desarrollo económico y fortalecen la seguridad del puerto. Metodológicamente, el estudio adopta un enfoque mixto que combina revisión literaria, encuestas a trabajadores del Puerto y entrevistas semiestructuradas a Pilotos de Buques, profundizando en el contexto social y los factores que afectan el desarrollo económico y la seguridad del puerto. Los resultados ofrecen propuestas concretas para incrementar la productividad del puerto con un enfoque en el desarrollo económico y la seguridad. Pues se prevé que estas medidas atraigan inversión, optimicen su operatividad, fomenten un entorno seguro y estable y fortalezcan la relación del Puerto con la comunidad local.

Palabras clave: Puerto de Buenaventura, Desarrollo Económico, Productividad.

1. Introducción

El transporte marítimo permite la comercialización masiva de mercancías alrededor del mundo, pues es un sistema eficiente, confiable y rentable, capaz de integrar otras actividades productivas y servicios industriales que garantizan que alimentos, combustibles, suministros, manufacturas y materias primas se distribuyan en todas partes (Alarcón, J., 2024), según la Organización Mundial del Comercio (2020) más del 80% de las mercancías que se comercializan alrededor del mundo se mueven por vía marítima, destacando los puertos marítimos como puntos clave en esta actividad. Los puertos entendidos como zonas de tierra y agua dotadas de obras y equipo que permiten la recepción de buques, su carga y descarga, el almacenamiento y recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros, y que están dotados de infraestructura necesaria para suplir las necesidades operacionales, del mercado cambiante y el comercio exterior, y que faciliten mecanismos de operaciones aduaneras (Ayala, M., 2015).

Al ser la principal herramienta de comercio exterior, fomentar la competitividad y permitir el acceso a mercados globales, un transporte marítimo productivo es crucial para el desarrollo económico, P. Krugman (en Jiménez, F & Lahura, E, 1999), en su teoría de ventaja comparativa y economías de escala sostiene que la reducción de costos en el transporte, especialmente marítimo, permite a los países especializarse en las ventajas comparativas incrementando su productividad y desarrollo económico. Para la presente investigación, se entenderá por desarrollo económico la conceptualización de S. Kuznets que afirma que es un crecimiento sostenido y a largo plazo del ingreso real per cápita acompañado de cambios en las estructuras económicas, políticas y sociales, sumada con las ideas Michael Torado en las que implica un proceso multidimensional que involucra el mejoramiento de las condiciones de vida la población, aumento del ingreso y la reducción de la pobreza (Acevedo, M. et al., 2004). Por otro lado, se entenderá por productividad la definición planteada por Sumanth que la describe como la capacidad de producir bienes y servicios de forma eficiente, utilizando la menor cantidad de recursos para maximizar los resultados y la conceptualización de R. Solow en la que es el total de los factores como el crecimiento de producción que no puede

explicarse por el aumento de insumos; el primero considera como recursos también el capital humano (Carro, R & González, D., s.f.).

Colombia cuenta con doce zonas portuarias, ocho marítimas en la Costa Caribe: La Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, dos puertos marítimos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco y dos fluviales en el río Magdalena: Barrancabermeja y Río Magdalena, para el 2022 en estas se concentran el 94% de las toneladas intercambiadas en el comercio exterior, se movilizaron el 89.9% total de las toneladas importadas al país, equivalente a 48 mil millones de USD y el 98,1% del total de las toneladas exportadas que equivale a 27 mil millones de USD (Ministerio de Defensa Nacional, 2023).

El Puerto de Buenaventura se posiciona como el segundo más importante del país luego del de Cartagena, el segundo puerto más eficiente de América Latina y el cuarenta y dozavo a nivel mundial, se explica por una serie de factores como la optimización de procesos, la inversión en infraestructura y la implementación de tecnologías de vanguardia. La importancia de este puerto radica en su ubicación geográfica privilegiada, cerca de los principales circuitos de tráfico internacional de comercio marítimo en dirección hacia todos los continentes, por esta razón es uno de los puertos más reconocidos de Sudamérica y uno de los más importantes del Pacífico. La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRB) ha consolidado su liderazgo en la región, reportando un crecimiento del 43,5% en la carga movilizada en 2021, entre las que se destaca azúcar, café, productos agroforestales, químicos, cereales, entre otros bienes con alta demanda en países como Estados Unidos, Canadá, Alemania y Corea del Sur (Semana, 2024). Al concentrar más del 50% de la carga total, la SPRB no solo ha impulsado el crecimiento económico regional, sino que también ha contribuido al fortalecimiento de la posición de Colombia como un centro de operaciones logístico en el continente americano.

1.1 Planteamiento del problema

Edward Glaeser recalca en sus investigaciones la importancia de la infraestructura transporte haciendo especial énfasis en las ciudades portuarias, pues afirma que el transporte marítimo impulsa el desarrollo económico local y regional al conectar las zonas costeras, incentivar la inversión, el empleo y el crecimiento de economías urbanas en torno a puertos

y cadenas de suministro (Ramírez, M. et al, 2021). A pesar de su potencial como motor de desarrollo económico en Colombia, Buenaventura enfrenta dos situaciones que afectan el desarrollo de la ciudad, la primera se refiere a que la inversión se ha focalizado en proyectos de expansión y mejoras en los servicios portuarios, y la segunda tiene que ver con los altos niveles de pobreza y el aumento de hechos violentos por parte de grupos armados de la ley Pérez, G. (2007).

Durante el 2023, Buenaventura recibió una inversión que superó el billón de dólares, los principales fondos se destinaron para obras de infraestructura que hacen el puerto más competitivo como doble calzada de la vía Buga-Buenaventura, el dragado de la bahía, y la ampliación de conexiones aeroportuarias y ferroviarias, y tan solo 15.000 millones de pesos fueron destinados a mejorar la infraestructura social y turística (Guevara, P., 2024). A pesar de esto, un informe especial publicado por la Cámara de Comercio de Cali (2015 en Montaña, J. & Nieto, L., 2018) concluyó que uno de los principales retos que enfrenta la Zona Portuaria de Buenaventura están relacionados con la modernización de su infraestructura tecnológica, la eficiencia operativa, la infraestructura vial y la calidad en servicios de energía eléctrica e internet; es decir que, a pesar de que la mayor inyección de capital en Buenaventura está destinada al Puerto, esta sigue quedándose corta respecto a los retos que el puerto y la ciudad enfrentan para lograr desarrollo. La insuficiencia de infraestructura física como el canal de acceso con un calado aproximado de 12,5 metros que restringe la entrada de barcos de gran tamaño y limita la competitividad, problemas para realizar todos los procesos de importación o inspecciones a mercancía, sumado a los frecuentes bloqueos en las vías de acceso, generan cuellos de botella en las operaciones logísticas y aumentan los costos de transporte dejando a la zona casi que en un estado de jaque en repetidas ocasiones al no ser capaz de responder a la demanda que se le está pidiendo que lo haga (El País, 2012).

Según la Comisión de la Verdad (2022), Buenaventura pasa por una compleja realidad social marcada por la pobreza, inseguridad, la informalidad laboral y el abandono estatal que limita el desarrollo y bienestar de sus habitantes; alrededor del 64% de la población se encuentra en condiciones de pobreza, 9,1% en situación de pobreza extrema y la tasa de desempleo del municipio alcanza el 25,9%, casi el doble que el promedio nacional (El País, 2023a). Las condiciones económicas adversas pueden crear entornos propios para

la violencia a través de factores como la falta de oportunidades económicas, estrés financiero, exclusión social y la limitada capacidad a servicios financieros, en el caso de Buenaventura, son estos los factores que crean un clima de inestabilidad que ha llevado al cierre de numerosos negocios, esta situación, a su vez, impacta negativamente en la generación de empleo.

A lo largo de los años, diferentes organizaciones, como las FARC, ELN, bandas criminales (BACRIM) y grupos paramilitares, se han disputado el control territorial y el tráfico de drogas, armas y actividades ilícitas como la minería ilegal (Comisión de La Verdad, 2022). La razón principal es el narcotráfico, pues esta ubicación estratégica de acceso al Pacífico facilita la exportación de drogas hacia América del Norte y otros mercados internacionales, y el abandono estatal limita la implementación de políticas de seguridad y desarrollo para la comunidad local, dejándola vulnerable a la influencia de grupos armados (El Herald, 2022). En 2023, Buenaventura experimentó niveles elevados de violencia relacionada con el conflicto armado y disputas de bandas criminales (BACRIM) quienes tienen el control del territorio, según la Defensoría del Pueblo, en el 82% de los barrios de la ciudad se identificó la presencia de grupos armados que resulta en desplazamiento forzado, confinamiento y amenazas a grupos sociales (El País, 2023b). Esto ha impactado fuertemente el funcionamiento de las operaciones portuarias y la inversión privada, pues las extorsiones, los secuestros y las amenazas son el día a día de las personas que interactúan en el ecosistema portuario convirtiéndolo en uno de los más inseguros del país.

Por otro lado, la corrupción es otro factor que afecta significativamente el desarrollo económico en Buenaventura, pues el desvío de recursos, factores políticos y la falta de transparencia en la gestión pública agravan las condiciones ya mencionadas (Transparency International, 2024). Buenaventura ha sido centro de escándalos de corrupción que fomentan un estado profundo de pobreza y desigualdad, de hecho, los mismos alcaldes como Bartolo Valencia han sido retirados de sus funciones antes de culminar sus mandatos por escándalos de corrupción. Un ejemplo de ello fue el escándalo nacional de los recursos destinados a la educación, que, en vez de invertirse en colegios y educación de calidad, terminó en fraudes como ‘alumnos fantasmas’, ‘niños clonados’, ‘trasteo virtual de estudiantes’, ‘vacuna por alumno’ o ‘reciclaje de fundaciones’ (El País, 2022). Esta cultura de corrupción permea en

el sistema de operación de puerto, pues al ser un problema que crece como una ‘bola de nieve’ continuamente se presentan actos ilícitos e irregularidades, pues al vulnerar los trabajadores terminan cediendo ante acciones ilegales como sobornos, colaboración para transportar drogas, armas, polizones, contrabando, entre otros. (Gómez, P., 2021).

La situación en Buenaventura es una paradoja dentro del país, pues a pesar de ser una de las zonas que más aporta a la competitividad del país y desarrollo económico, la situación social, violencia y corrupción en la ciudad, impactan las actividades comerciales y logísticas y por supuesto los índices de calidad de vida a los habitantes.

1.2 Justificación

Buenaventura, reconocida como la ‘ventana al mundo’ de Colombia, un motor de competitividad y una oportunidad de desarrollo económico, que no se aprovechan plenamente debido a problemas de seguridad y de orden social que superan, en este punto, la intervención del Estado, de hecho el Banco Mundial y la Defensoría del Pueblo (2022 en Compliance, 2023) destacan que la infraestructura social y las condiciones de vida han generado un conflicto entre el enfoque de productividad y el bienestar de sus habitantes. Entonces, más allá de identificar problemas económicos y proponer soluciones, este estudio sobre el Puerto de Buenaventura busca reconocer cómo el enfoque centrado en la productividad que ha adoptado Buenaventura supera la justicia social y puede ser perjudicial para el desarrollo integral de la región.

Estudios sobre el puerto de Buenaventura, a menudo subrayan que el enfoque en expansión y crecimiento portuario no necesariamente se traduce en mejoras para la comunidad. La infraestructura portuaria de Buenaventura representa una inversión significativa en términos de capital privado y público, que debería reflejarse en el bienestar de la comunidad. Sin embargo, la realidad es que el progreso económico no se traduce en beneficios directos para los ciudadanos, quienes continúan enfrentando altos niveles de pobreza y violencia (Compliance, 2023). Esto se alinea con estudios de A. Sen (1999), quien argumenta que el desarrollo económico no puede limitarse a cifras de crecimiento y debe incluir dimensiones de equidad y justicia social.

Al priorizar la inversión en infraestructura por encima de la inversión social y programas de desarrollo local, se crea un desbalance en el que la productividad económica no beneficia proporcionalmente a los habitantes, afectando su calidad de vida (Compliance, 2023). Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2021), los megaproyectos deben ir acompañados de políticas de responsabilidad social que fomenten una distribución equitativa de los beneficios económicos, un aspecto que actualmente está ausente en el modelo portuario de Buenaventura.

Por lo tanto, esta investigación invita a actores locales y nacionales a entender el rol crucial que desempeña un puerto de gran envergadura no solo para el comercio exterior, sino como una oportunidad para mejorar la calidad de vida de la población.

1.3 Pregunta de investigación

¿Cuáles son las posibles alternativas de desarrollo económico y de seguridad para impulsar la productividad del Puerto de Buenaventura?

Para el análisis de esta investigación y confirmación de las hipótesis se realizó un trabajo de escritorio, trabajo de campo y un análisis estadístico. El primero con el propósito de conocer la percepción de Buenaventura desde los medios de comunicación nacional e internacional y conceptualizar los tres principales problemas que cohíben a Buenaventura de ser la ciudad portuaria estrella de Colombia. El segundo con el fin de contrastar esa información teórica con la cotidianidad de la ciudad y la operación del Puerto, a través de un enfoque mixto, que implicó encuestas a 100 trabajadores del puerto y entrevistas semiestructuradas con 10 pilotos de buques. Finalmente, la sección estadística implicó un análisis con estadística descriptiva y una regresión lineal con las principales variables: seguridad, infraestructura, corrupción y productividad.

Esta investigación propone una aproximación integral que busca comprobar si es la mejora en seguridad e infraestructura y la disminución de corrupción, mejoran la productividad del Puerto, y por consiguiente plantear alternativas de seguridad y desarrollo económico mejoraría la calidad de vida de las personas de la región.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General

Proponer alternativas que promuevan el desarrollo económico y de seguridad para impulsar la productividad en el puerto de Buenaventura.

1.4.2 Objetivos Específicos

1.4.2.1 Identificar las principales amenazas al desarrollo económico y de seguridad que afectan la productividad del Puerto de Buenaventura.

1.4.2.2 Analizar la infraestructura portuaria en Buenaventura, identificando sus deficiencias y áreas de mejora para favorecer el desarrollo económico, la seguridad y el aumento de la productividad.

1.4.2.3 Investigar los antecedentes de inconformismo social y el impacto de la corrupción en la región, determinando su influencia en la seguridad y el desarrollo económico del puerto.

1.5 Hipótesis

1.5.1 Hipótesis 1: Seguridad y productividad

Fortalecer la seguridad del Puerto de Buenaventura promoverá un aumento en la productividad, al reducir las actividades ilícitas y generar mayor confianza en la inversión extranjera y nacional. Según Ordoñez, L. (2020) la pobreza y la violencia han impactado negativamente en el crecimiento económico de las regiones portuarias, lo que resalta la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad (p. 21).

1.5.2 Hipótesis 2: Infraestructura y desarrollo económico

La modernización de la infraestructura portuaria será clave para el desarrollo económico del Puerto de Buenaventura, al mejorar la eficiencia logística y operacional, lo que incrementará la productividad.

1.5.3 Hipótesis 3: Corrupción y seguridad

La reducción de la corrupción en Buenaventura permitirá un entorno de desarrollo más seguro y productivo.

2. Revisión de literatura

Ubicada en el departamento del Valle del Cauca, Buenaventura es el puerto más importante del pacífico y ocupa una extensa y diversa geografía, con una zona insular, urbana concentrada y una extensa zona rural, esto le ha permitido configurarse históricamente como la puerta de entrada y salida de amplia gama de productos, desde materias primas hasta bienes manufacturados, minerales que incluyen el carbón y el níquel, importantes para la economía del país (Cámara de Comercio de Cali, 2023b). De igual manera, la Cámara de Comercio de Cali (2023a) reporta al puerto como uno de los mayores exportadores de petróleo y sus derivados por sus adaptaciones realizadas en los últimos años que le permitieron la exportación de este. Además, este se caracteriza por ser una zona portuaria multipropósito que le permite manejar distintos tipos de carga desde contenedores hasta grandes líquidos y automóviles (Zona Franca del Pacífico, 2023).

No obstante, la falta de inversiones en infraestructura, la inseguridad y la corrupción han obstaculizado su productividad y han convertido una de las caras del mundo en uno de los lugares de menor inversión y con mayores problemas sociales en el país.

2.1 Seguridad en Buenaventura

Buenaventura se caracteriza por ser un territorio con altos índices de violencia y criminalidad, producto de la confluencia de diversos factores como la presencia de grupos armados ilegales, debilidad institucional y la falta de oportunidades económicas, han generado un ambiente de miedo y desplazamientos forzados. Entre 2022 y 2023, se reportaron 45,000 personas desplazadas, 54 homicidios y 25 desapariciones forzadas, reflejando la grave crisis de seguridad en el área (El País, 2023b).

La violencia en Buenaventura ha evolucionado con el tiempo, especialmente desde finales de los años noventa, cuando grupos guerrilleros como las FARC comenzaron a establecerse en la zona y más tarde los paramilitares también tomaron control (El Espectador, 2023). Según López y Galván (2018) se identifican tres tipos de violencia en Buenaventura entre 1990 y 2015: la violencia pública, la política y la relacionada con el crimen organizado. Los paramilitares, en particular, jugaron un papel crucial en la fragmentación del territorio,

empleando tácticas terroristas como asesinatos selectivos y masacres, todo aumentando la inseguridad del puerto y ahuyentando posibles inversionistas (El Espectador, 2023).

Según la Comisión de la Verdad (2019), “En Buenaventura y en el Pacífico no existió una desmovilización, a los jóvenes que eran parte de los grupos paramilitares no se les dieron las garantías para dejar las armas, esto fue solo una situación que la vimos por televisión, pero en el territorio los rostros de las bandas criminales son los mismos de los paramilitares” (p.7) expresó Orlando Castillo, defensor de derechos humanos del Espacio humanitario Puente Nayeros. En cuanto a los homicidios Buenaventura recientemente, la tregua entre las bandas “Shottas” y “Espartanos” generó expectativas, anticipando una intervención institucional y la implementación de un mecanismo de monitoreo (Programa Buenaventura Cómo Vamos, 2023). El Programa Buenaventura Cómo Vamos (2023), que evalúa la calidad de vida de los residentes de la ciudad, encontró que el 52% de los ciudadanos se sienten inseguros, según la Encuesta de Percepción Ciudadana de 2023. Además, la ciudad figura en el ranking de las 50 ciudades más violentas del mundo, con una tasa de homicidios superior al promedio nacional en años recientes. En el 2020, Buenaventura registró una tasa de homicidios de 37 por cada 100,000 habitantes, en contraste con la tasa nacional de 26,8 (Moloney, A., 2024).

Al analizar las dinámicas de violencia a partir de la identificación de los actores involucrados y los escenarios en los que se desenvuelven. En este caso, se distinguen dos tipos principales de actores: los victimarios, que incluyen grupos armados ilegales como las FARC, el ELN y grupos paramilitares, así como fuerzas estatales; y las víctimas, que abarcan desde la ciudadanía en general hasta líderes sociales, defensores de derechos humanos y comunidades específicas como la LGTBI, indígenas y afrodescendientes (Human Right Watch, 2014). Estos actores interactúan en contextos socioeconómicos y políticos complejos, generando una multiplicidad de dinámicas violentas. La violencia en la región está estrechamente ligada al comercio de drogas ilícitas y al tráfico de armas. La disputa por el control territorial de las rutas de estas actividades ilegales ha generado enfrentamientos entre diversos grupos armados, como paramilitares (Bloque Calima, Los Urabeños, etc.) y guerrilleros (FARC, ELN) (Human Right Watch, 2014).

Múltiples intentos de actos legislativos han buscado implementar alternativas para incrementar la seguridad del puerto han fracasado, por ejemplo una de ellas fue en el Senado de la República el Acto Legislativo por medio del cual Buenaventura se organizó como “Distrito Especial Industrial, Portuario y Biodiverso” no ha dado los frutos que se esperaban y la población se mantiene en la pobreza y la inseguridad, todo lo contrario el puerto se ha convertido en foco de red de narcotráfico por la mafia, paramilitarismo, grupos delincuentes que solo afectan el desarrollo tranquilo de operaciones (Gobierno de Buenaventura, 2022).

Este contexto ha generado que muchos residentes busquen mecanismos de supervivencia, lo que en ocasiones los lleva a involucrarse en actividades ilícitas, a menudo por la falta de alternativas viables. Según Guzmán (2010 en Sinisterra, L & Valencia, I. 2020), esta situación ha generado una sociedad fragmentada y con una relación conflictiva con el Estado, donde la población, a menudo víctima de la violencia, se ve obligada a buscar mecanismos de supervivencia que pueden llevarle a participar en actividades ilícitas, esto por la falta de soberanía que hay en el territorio. Esta situación destaca la necesidad de una estrategia coordinada y continua entre el gobierno, la sociedad civil y la comunidad para alcanzar la paz y seguridad duradera en la región con el fin de impulsar su productividad.

La inseguridad en el Puerto de Buenaventura constituye un obstáculo significativo para su desarrollo y competitividad. Investigaciones como las de Hernández, A., López, J., & Ruiz, P. y Sánchez, D. (2020 en Barbosa, J., 2022) han evidenciado el impacto negativo de la violencia y las actividades ilícitas en las operaciones portuarias, lo cual coincide con los hallazgos de la CEPAL (2022 en Barbosa, J., 2022) sobre la relación entre la inseguridad y la disminución de la inversión en puertos latinoamericanos que afecta directamente su productividad. Además, la inseguridad, tanto dentro como en los alrededores del puerto, ha sido un problema crónico que ha afectado la confianza de los operadores logísticos y los inversionistas. Los altos índices de delincuencia, el contrabando y la extorsión han generado costos adicionales para las empresas y han disuadido la inversión (Alsema, A., 2021).

La seguridad y el desarrollo económico en Buenaventura son intrínsecamente interdependientes. Para fomentar la productividad del puerto y atraer inversiones, es esencial crear un entorno seguro y estable. Esto requiere, entre otras cosas, el fortalecimiento de las instituciones locales y un aumento en la presencia de seguridad. También es necesario

implementar tecnologías avanzadas para combatir la criminalidad y promover la colaboración entre instituciones. Además, se debe priorizar el desarrollo de la infraestructura portuaria y mejorar las vías de acceso, así como fomentar la participación ciudadana a través de programas de auditoría y transparencia que incluyan a la comunidad y a las empresas locales (Gobierno del Valle del Cauca, 2024). De manera paralela, es crucial adoptar políticas que impulsen la diversificación económica, la creación de empleo y la mejora de la calidad de vida de la población. Solo a través de este enfoque integral se podrá romper el ciclo vicioso de la violencia y la pobreza, lo que a su vez permitirá potenciar la productividad del puerto

2.2 Infraestructura portuaria

Otro de los aspectos clave que afecta la productividad del Puerto de Buenaventura es su infraestructura, Monterrosa, C. y Salcedo, J. (2017), señalan que la infraestructura obsoleta es uno de los principales obstáculos para mejorar la competitividad de los puertos en Latinoamérica, sin embargo, en Colombia, las dos costas portuarias principales, se destacan por la significativa inversión en infraestructura y mantenimiento, en el 2015 las inversiones y mejoras en infraestructura de las diez zonas portuarias del país totalizaron US\$159 millones, mostrando un aumento del 25% en comparación con el año anterior. (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2015), pero dada su falta de adaptación a la infraestructura de planeación y transporte nacional “aún existe una capacidad sobrante del sistema portuario superior al 50%” (DNP, 2023a, p.32 en Alarcón, J., 2024) que representa 400 millones de toneladas, es decir que el país cuenta con una capacidad portuaria suficiente pero que no es completamente aprovechada por la desarticulación con instrumentos de planeación de las entidades territoriales. Esto es cada vez más notorio en el caso de Buenaventura, pues durante los primeros tres trimestres del 2023 representó tan solo el 11,2% de las toneladas totales movilizadas por las zonas portuarias a nivel nacional 16,8 puntos por debajo de la principal zona portuaria, la de Cartagena, justificado en la falta de modernización de canales de acceso, tiempos prolongados de espera en la operación y de acceso terrestre a los terminales portuarios, dificultad para cooperar entre entidades territoriales, índices de siniestralidad vial y la rehabilitación de la infraestructura férrea del Pacífico (DNP, 2023a en Alarcón, J., 2024).

La Cámara Colombiana de la Infraestructura Portuaria (en Brigard Urrutia, 2021), aunque ha experimentado algunas mejoras recientes en el transporte marítimo tanto en el comercio mundial como en adaptaciones internas como liberación económica y hacia la globalización con la principal misión de aumentar la tasa de exportaciones anuales en volumen, aún presenta deficiencias en términos de capacidad, eficiencia y modernización. Los equipos y sistemas de manejo de carga, en muchos casos, son obsoletos y limitan la capacidad de respuesta del puerto ante la creciente demanda. Además, la falta de dragado regular ha restringido el calado de los buques que pueden acceder al puerto, lo que ha limitado el tamaño de los buques portacontenedores que pueden ser atendidos.

En términos técnicos, el puerto cuenta con 14 muelles y una línea de atraque de 1050 metros, un terminal con montacargas, 2 terminales multipropósito y 3 grúas móviles (SICEX, 2021), tiene actualmente un calado de 12,5 metros, aunque debería alcanzar los 14,5 metros para operar de manera óptima. El canal de acceso tiene una longitud de 31,5 kilómetros (17 millas náuticas), con profundidades de 13,5 metros en la bahía externa y 12,5 metros en la interna durante la marea baja. La importancia de estas obras radica en que el puerto moviliza el 33,6% de la carga de mercancías y materias primas del país, alcanzando un total de 19,7 millones de toneladas en 2022, de las cuales 4,3 millones corresponden a exportaciones, 14,2 millones a importaciones y 1,2 millones a cabotaje y transbordo. Esta mayor capacidad de navegación refuerza la competitividad del puerto y asegura que las operaciones comerciales se realicen sin contratiempos, consolidando a Buenaventura como un punto estratégico en el comercio exterior colombiano (Cámara de Comercio de Cali, 2023a).

Esta insuficiencia limita el tamaño de los barcos que pueden atracar y afecta el volumen de mercancía que el puerto puede manejar. Además, los problemas de infraestructura en las vías de acceso y el transporte de carga provocan bloqueos frecuentes en las operaciones logísticas, afectando negativamente la eficiencia portuaria (Maersk, 2024). El Instituto Nacional de Vías (Invías) adjudicó a la empresa European Dredging Company Sucursal Colombia el contrato de dragado de mantenimiento del canal de acceso al puerto de Buenaventura. Este proyecto, valorado en \$22.430 millones, tiene como objetivo restaurar la profundidad de las bahías externa e interna del puerto, con una duración estimada de cuatro meses. El dragado beneficiará directamente a unos 180,000 habitantes en

Buenaventura, en el Valle del Cauca, y permitirá la entrada de embarcaciones de mayor tamaño, contribuyendo a reducir costos asociados con la sedimentación y fomentando el crecimiento económico regional (INVIAS, 2023). Este dragado dinamiza la economía al beneficiar a unas 14,783 empresas, que utilizaron el puerto para importar o exportar productos en 2022, especialmente desde Bogotá y Cundinamarca, que cuentan con 7,178 empresas usuarias, seguidas por Antioquia (2,810) y el Valle del Cauca (2,520). Las mejoras en infraestructura portuaria no solo incrementan la productividad, sino que refuerzan las condiciones de seguridad para operar con mayor eficiencia. Una estrategia de seguridad integral y sostenida, sumada a las nuevas capacidades del puerto, puede potenciar aún más su papel en el desarrollo económico y mejorar la competitividad de las exportaciones (Cámara de Comercio de Cali, 2023a; INVIAS, 2023).

Por otro lado, uno de los mayores desafíos la infraestructura portuaria es la incorporación de tecnologías como la industria 4.0, Internet of Things (IoT), Inteligencia Artificial (IA) o blockchain que permiten reducir los tiempos de espera, gestión de datos en tiempo real, mejoras en comunicación, ahorro de energía, prevención de fallas y disminución de costos de mantenimiento y operación (Nexus Integra, sf). El Puerto de Rotterdam (Países Bajos) que incorpora mejoras incorporando gemelos digitales, una representación virtual de un producto físico, le permiten monitorear rigurosamente las embarcaciones y estudiando variables como la geografía y meteorología de la zona, automatizan aguas profundas y reducen el consumo de combustible. Otro ejemplo es el Puerto de Vigo (España) que incorporó soluciones smart para mejorar la seguridad de la zona instalando sistema de visores y sensores que incorporan cámaras inteligentes encargadas de contabilizar y monitorear todos los objetos y personas que aparecen en el lugar (Nexus Integra, sf).

Otro aspecto clave a considerar es la infraestructura sostenible y resiliente al cambio climático pues las adaptaciones a prácticas medioambientalmente amigables y posibles eventos climáticos reducen las interrupciones y mantienen sus funcionalidades esenciales, evitando afectaciones significativas en el comercio exterior (Weikert, F. 2021).

2.3 Corrupción

La corrupción es definitivamente uno de los males más significativos que existe en la sociedad colombiana, como lo demuestra el Índice de Percepción de la Corrupción (IPC) 2023, en el que el país recibió una puntuación de 40 sobre 100, este índice indica un nivel de corrupción pública muy elevado, resaltando que la corrupción afecta desproporcionadamente a las poblaciones más vulnerables (Transparency Internacional, 2024). Buenaventura no iba a ser la excepción, menos en una región de tanta trascendencia a nivel comercial, la misma corrupción es la que no deja que haya un desarrollo productivo, pues siempre los políticos corruptos se encargan de ir un paso adelante para derribar cualquier tipo de propuesta y quedarse con los recursos para aprovecharse de los dineros públicos de la gente más humilde en el municipio.

Según El País (2022) en uno de los escándalos más grandes de corrupción en Buenaventura es el educativo en donde distintas instituciones que aparecen como fundaciones Lideremos con una dirección inscrita en Cámara y Comercio que no coincide con la nomenclatura, que recibió dos contratos por \$1.280 millones y que según su objeto social se dedica a labores como el “suministro de insumos químicos” y la “vacunación de caninos y felinos”, ni siquiera muestra cifras reales sobre sus ingresos y egresos. Es increíble que en lugares como Buenaventura en donde hay hasta problemas de desnutrición infantil se presenten este tipo de fundaciones y colegios fantasmas, no solo las fundaciones educativas que no cumplen con requisitos para enseñar son las únicas empresas fuera del marco legal que se aprovechan de la comunidad, también existen otras fundaciones encargadas a la cría de peces en cautiverio, la comercialización de pollos y cerdos, el lavado de cortinas, la plomería, el procesamiento de alimentos perecederos y el ecoturismo con contratos fuera de lo común todas con dineros públicos que nunca se llegan a ver. Otro escándalo de corrupción que llegó a nivel nacional es “La vacuna por alumno” según las denuncias que recibió El País (2022), es un pago que deben los colegios privados por cada estudiante que haga parte o sea asignado en su institución, ahora varios colegios ni siquiera cuentan con un espacio adecuado para los estudiantes, se les llaman “escuelas garaje”, en uno de los escándalos de corrupción estudiantil que más ha conmocionado a la comunidad que terminó en la captura del alcalde de Buenaventura por irregularidades en los contratos.

Hablando de las vías de acceso del Barrio aledaño al puerto, es un enorme cráter de obras inconclusas dedicadas a la corrupción de este país, en donde desde gobiernos anteriores desde Saulo Quiñones quedan abandonadas, calles como la 83 del barrio Rafael Uribe, según lo evidenció El País (2022) ha sido presentada una obra de contratación más de cinco veces para la pavimentación de la misma, en donde en menos de una cuadra se encuentran hasta tres o cuatro contratos firmados por distintos consorcios para una obra. El informe dio a conocer los siguientes datos de a 45 de las 99 obras: 22 de ellas no se han iniciado, 5 están inconclusas, hay 2 en ejecución, en 5 casos la dirección no concuerda con el documento, sólo 8 están terminadas y hay 3 casos en los que la comunidad asegura que esas calles se pavimentaron en gobiernos anteriores (El País, 2022).

Por otro lado, Buenaventura presenta uno de los peores sistemas de aguas del territorio colombiano, grandes inversiones han sido destinadas a llevar agua a los habitantes de Buenaventura que solo recibe agua durante cuatro horas al día, es reprochable que una zona que hace más de dos décadas se les prometió un acueducto aún no lo tenga: "Justo un 28 de diciembre del 2001 fue inscrita ante la Cámara de Comercio de Medellín la empresa Hidropacífico S.A ESP (con el número 330 del Libro IX), y un día después estaba en Buenaventura firmando el contrato de operación, diseño e interventoría del servicio de acueducto y alcantarillado por 20 años", según las actas conocidas por El País (2022). Este proyecto se detuvo hace años y de ahí en adelante solo fue un remolino de contratos que se volvieron trabas para llegar alguna vez a culminar el proyecto, en vez de eso Buenaventura es el único puerto comercial importante del mundo donde el agua solo llega algunas horas del día, si eso no es alarmante para un gobierno, difícil saber qué mueve el piso o que llama la atención de personas con tanto poder para aprovecharse de las más necesitadas. Diversos estudios en la zona y diversos artículos no solo de El País sino de medios importantes en el territorio colombiano tales como El Tiempo o El Espectador recalcan como la ciudad no tiene una planta de tratamiento de agua potable, sus vías de acceso y distintas obras están inconclusas, convirtiendo el entorno en uno de los más hostiles para los habitantes de Buenaventura. Entre 2002 y 20010 se recibieron en Buenaventura 60 910 millones que se implementaron en supuestas obras en donde solo se ejecutó apenas un 33% de ese dinero (El País, 2022), y las obras se quedaron todas inconclusas y en su mayoría en menos de un 10% de ejecución. La inversión en infraestructura no puede tener un impacto positivo duradero si

no se acompaña de políticas que aborden estos problemas de corrupción que durante más de 50 años han azotado una zona que es la cara del país.

Diversos estudios indican que la mejora en la gobernanza y la reducción de la corrupción son esenciales para garantizar la productividad de los puertos. El Banco Mundial ha afirmado que la mejora de la gobernanza y la reducción de la corrupción son fundamentales para mejorar la eficiencia portuaria y el comercio (Grupo Banco Mundial, 2023). Asimismo, investigaciones indican que el establecimiento de estándares de transparencia y la implementación de medidas contra la corrupción no solo favorecen el ambiente empresarial, sino que también facilitan un flujo de comercio más efectivo y eficiente en los puertos (Grupo Banco Mundial, 2023).

2.4 Inconformismo social y su impacto en la productividad

Buenaventura enfrenta una crisis profunda marcada por la violencia y el descontento social. Factores como la exclusión social, el abandono estatal y el control ejercido por actores armados han creado un entorno de inseguridad e inestabilidad Comisión de la Verdad (2019). Estos problemas no solo impactan la calidad de vida de sus habitantes, sino que también obstaculizan el desarrollo y la productividad del puerto, limitando su potencial como motor económico del país. Un análisis de la violencia estructural y las dinámicas de poder en la región resalta la relación entre el descontento social y sus repercusiones en el rendimiento operativo, económico y de seguridad del puerto. Investigaciones han demostrado que la violencia y la inseguridad afectan negativamente la confianza de los inversionistas y la capacidad operativa de los puertos (CEPAL, 2023). Así, la situación de Buenaventura refleja la necesidad de abordar las causas subyacentes de la violencia para fomentar un desarrollo sostenible

Según La Comisión de la Verdad (2022) destaca que la interacción de factores como la ineficacia institucional y la falta de oportunidades ha fomentado un clima de violencia en el que los grupos armados han establecido un control territorial en la región, destruyendo la calidad de vida de los habitantes y limitando la productividad, esta inestabilidad política en la región viene desde hace más de 50 años atrás y solo hasta los últimos 20 años se han hecho múltiples esfuerzos por tratar de detener el conflicto armado, el último intento de tener un

diálogo de paz en Buenaventura de hecho es bastante reciente, fue 21 de febrero de 2024 en donde según la gobernación del Valle del Cauca, este evento reunió a 65 actores institucionales de diferentes niveles, comunidades interreligiosas, étnicas, y de cooperación internacional para promover la gobernanza territorial y crear una agenda de paz que aborde la complejidad del conflicto en la región. Un anuncio crucial fue la creación de una Secretaría de Paz, que responderá a las necesidades de la población a través de inversiones sociales y garantías de derechos. Este proceso pretende fortalecer la arquitectura institucional de paz y abordar el conflicto armado en Buenaventura (Alcaldía Distrital de Buenaventura, 2024).

El inconformismo social va directamente ligado con la inseguridad del puerto de Buenaventura que afecta su productividad (Human Right Watch, 2014; El País, 2022). Como se mencionó anteriormente el puerto es una de las zonas con mayor cantidad de conflictos armados entre distintos grupos, el narcotráfico y la mafia también se hacen presentes en la zona controlando las exportaciones de drogas por el pacífico sin no olvidar la cantidad de tipos de violencia que se pueden llegar a ver en la región, causando un entorno absolutamente hostil para los habitantes de la comunidad obligándolos a desplazarse hacia otras zonas del país, siendo una de las zonas con mayor número de desplazamientos en los últimos 20 años Comisión de la Verdad (2019). La región ha experimentado décadas de conflicto que han forzado a millones de colombianos a abandonar sus hogares, siendo Buenaventura uno de los lugares más afectados en el país debido a la presencia de grupos armados ilegales, que incluyen sucesores de paramilitares como los Urabeños y la Empresa. Estos grupos ejercen un control violento en los barrios urbanos, intimidando a los habitantes y extorsionando a comerciantes, lo cual ha generado altos índices de desplazamiento y una desconfianza generalizada hacia las autoridades quien se han visto involucradas en varios escándalos de soborno (Human Rights Watch, 2014).

La situación laboral de Buenaventura no solo afecta la calidad de vida de sus habitantes, sino que también limita su desarrollo económico, reflejando la necesidad de implementar estrategias de empleo inclusivo y sostenible para mejorar la estabilidad de su economía local (Programa Buenaventura Cómo Vamos, 2023). La mayoría de los habitantes, en su mayoría afrocolombianos, han sido históricamente víctimas de abusos y desplazamientos forzados, causados tanto por guerrillas como por grupos paramilitares y sus

sucesores, que buscan controlar el territorio para actividades delictivas. La discriminación estructural y la exclusión socioeconómica que enfrentan los afrocolombianos agravan esta situación, generando una crisis humanitaria reconocida por organismos internacionales como la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (Human Right Watch, 2015).

La falta de oportunidades y el abandono estatal han generado un clima de descontento en la región, lo que ha exacerbado la violencia y la inestabilidad dentro del territorio. Según La Comisión de la Verdad (2022), la interacción de factores como la ineficacia institucional y la falta de oportunidades ha fomentado un clima de violencia donde los grupos armados han establecido control territorial, destruyendo la calidad de vida de los habitantes y limitando la productividad del puerto.

La inestabilidad política en la región data de hace más de 50 años, y solo en los últimos 20 años se han realizado múltiples esfuerzos por tratar de detener el conflicto armado. La violencia crónica en Buenaventura ha alimentado un profundo inconformismo social que repercute negativamente en la productividad de la región. Según el Centro Nacional de Memoria Histórica (2015), entre 1990 y 2012, Buenaventura reportó 4,799 homicidios, el 71% de ellos después de 2000, y 475 desapariciones forzadas hasta 2013, el 95% de estas concentradas en los últimos 14 años. Asimismo, entre 1995 y 2013, se perpetraron 26 masacres con un saldo de 201 víctimas fatales, la mayoría posteriores a la década de los noventa. Entre 2000 y 2014, el desplazamiento forzado alcanzó una magnitud devastadora, con más de 152,837 personas desplazadas y un promedio diario de 28 víctimas, que en 2013 llegó a 78 personas diarias. La situación de violencia en Buenaventura, caracterizada por homicidios selectivos, desapariciones forzadas y masacres, ha posicionado al puerto como una de las áreas con mayor número de víctimas del conflicto armado en Colombia entre 1990 y 2005. De acuerdo con la Policía Nacional, la tasa de homicidios en Buenaventura alcanzó un alarmante pico de 165.4 por cada 100,000 habitantes en el año 2000, disminuyendo a 32.3 en 2012, pero manteniéndose elevada en comparación con otras regiones. Las desapariciones forzadas, por su parte, tuvieron su máximo en 2008 con 68 casos, lo cual refleja la persistencia de graves actos de violencia en la región. (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015)

Este contexto de inseguridad e inestabilidad no solo afecta a la población, sino que también limita significativamente la productividad del puerto, generando interrupciones continuas en las actividades económicas y una disminución de la mano de obra disponible y retención de talento, lo que impacta el rol de Buenaventura en la economía nacional (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2015). Este clima no solo afecta a la población y su calidad de vida, sino que también tiene un impacto directo en la eficiencia y productividad del puerto, un nodo clave para la economía colombiana. Las continuas interrupciones, el desplazamiento de la población y la alta rotación de la mano de obra han reducido significativamente la capacidad operativa y económica de Buenaventura. En este contexto, es evidente que el descontento social en la región, agravado por factores históricos de exclusión y discriminación, seguirá limitando su desarrollo a menos que se implementen políticas de paz y se fortalezcan las estructuras de justicia y protección social para transformar el entorno y mejorar su productividad.

La revisión de la literatura revela que los principales desafíos que enfrenta el Puerto de Buenaventura son la inseguridad, la infraestructura deficiente, la corrupción y el inconformismo social que al final están estrechamente interrelacionados y afectan de manera directa el desarrollo económico del puerto y de la misma manera su competitividad. La mejora en la seguridad, la modernización de la infraestructura, la reducción de la corrupción y la implementación de políticas sociales son elementos clave para lograr un desarrollo económico sostenible en la región. Los estudios revisados sugieren que, si se abordan estos problemas de manera integral, es posible que el puerto de Buenaventura mejore su productividad.

3. Metodología de investigación

3.1 Enfoque metodológico

Considerando la importancia económica y social de este puerto, esta investigación utiliza un enfoque metodológico mixto que permite abordar tanto la percepción de seguridad y productividad desde una perspectiva cuantitativa, a través de encuestas, como cualitativa, mediante entrevistas en profundidad. Esta combinación metodológica ofrece una visión

completa de las dinámicas operativas y sociales del puerto, y responde a la necesidad de entender no solo el impacto económico, sino también las experiencias de quienes forman parte del ecosistema portuario en Buenaventura.

El estudio se enfoca en dos grupos clave como población objetivo: los trabajadores del sistema portuario y los pilotos de buques que frecuentan el puerto. La población de trabajadores está compuesta por empleados de empresas portuarias, operadores logísticos, y otros actores directamente involucrados en las operaciones. Para esta investigación, se seleccionó una muestra de 100 trabajadores, utilizando un muestreo no probabilístico intencional con el fin de captar una variedad representativa de percepciones sobre seguridad y desarrollo económico. Por otro lado, se realizaron entrevistas semiestructuradas a 10 pilotos de buques que frecuentan el puerto y poseen un conocimiento profundo de su funcionamiento. Estos pilotos brindan una perspectiva privilegiada sobre la infraestructura y seguridad del puerto, aspectos críticos para evaluar la competitividad y eficiencia operativa.

3.2 Tipo y diseño de la investigación

La metodología de este estudio se basa en un enfoque cuantitativo y cualitativo, ya que se llevará a cabo la interpretación y el análisis de la información que reflejan los cuestionarios aplicados a las personas que trabajan directa o indirectamente en el puerto, entre ellos los pilotos de buques.

3.3 Población y muestra

El desarrollo del Puerto de Buenaventura, el más importante en Colombia por el volumen de carga que maneja y su relevancia estratégica, se enfrenta a diversos desafíos que afectan tanto su productividad como el bienestar de la comunidad local. Según datos oficiales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE, 2023), la población de Buenaventura es de aproximadamente 450,000 habitantes, de los cuales un gran porcentaje depende directa o indirectamente de las actividades portuarias para su sustento. En términos de empleo, la Superintendencia de Transporte (2023) estima que el puerto emplea de manera

directa a cerca de 800 trabajadores en operaciones portuarias, mientras que hasta 5,000 personas tienen una participación indirecta en la cadena logística y de servicios que rodea las actividades del puerto.

La descripción de la población y la muestra en esta investigación se centra en dos grupos específicos relacionados con el Puerto de Buenaventura. Primero, se incluyó a 100 trabajadores del sistema laboral del puerto, quienes fueron seleccionados mediante un muestreo no probabilístico intencional. Este enfoque se utilizó para obtener una representación diversa de percepciones en torno a aspectos clave como la seguridad, la infraestructura y la productividad del puerto. La elección de esta cantidad de encuestas se basa en la capacidad para generar análisis descriptivos significativos (Cochran, 1977).

Además, se realizó un análisis cualitativo que involucró a 10 pilotos de buques que visitan regularmente el puerto. La selección de estos pilotos se llevó a cabo de manera intencional, considerando su experiencia y la frecuencia de sus visitas. Este grupo proporciona una perspectiva detallada sobre las operaciones del puerto, complementando así los datos cuantitativos y permitiendo alcanzar una saturación temática en el análisis. Esta combinación de enfoques busca ofrecer una visión integral de las dinámicas laborales y operativas en el contexto del Puerto de Buenaventura, con el fin de identificar los desafíos y oportunidades para su desarrollo.

3.4 Instrumentos de recolección de datos

3.4.1 Encuestas

Se aplicó un **cuestionario estructurado a 100 personas**, compuesto por preguntas cerradas. Las preguntas estarán orientadas a captar:

- Percepciones sobre la **seguridad** en el puerto.
- Condiciones y **deficiencias en la infraestructura**.
- Impacto de la **corrupción** en las operaciones.
- Propuestas para mejorar la **eficiencia y seguridad** del puerto.

Para obtener información directa sobre las percepciones y desafíos que enfrentan los trabajadores del Puerto de Buenaventura en temas de seguridad, infraestructura y productividad, se diseñó y aplicó una encuesta estructurada, la cual se encuentra detallada en el **Anexo 1**. Este anexo incluye el cuestionario completo utilizado en la investigación, permitiendo una comprensión exhaustiva de las preguntas formuladas y los temas específicos abordados en el estudio cuantitativo, lo que resulta fundamental para interpretar los resultados y conclusiones del análisis estadístico.

3.4.2. Entrevistas semiestructuradas

Para comprender en profundidad las percepciones y experiencias de los pilotos de buques en el Puerto de Buenaventura sobre seguridad, infraestructura y productividad, se llevó a cabo una serie de entrevistas semiestructuradas. Estas entrevistas, detalladas en el Anexo 2, permitieron captar valiosas perspectivas cualitativas que complementan los datos cuantitativos obtenidos en las encuestas. El **Anexo 2** incluye el guión de la entrevista, las preguntas formuladas y aspectos clave explorados en cada conversación, proporcionando un contexto esencial para interpretar los resultados obtenidos. Se llevaron a cabo entrevistas en profundidad con los pilotos de buques. Uno de los pilotos de buque entrevistados fue Manuel Minotta, él es Capitán de barco y comenta que: “por Buenaventura, se recibe el 60 por ciento de la carga en general como hierro, granos (trigo lenteja y maíz) carros, químicos como soda cáustica, alcohol. “He exportado carbón y misceláneos.” Dándonos una idea general de todas las materias primas que entran y salen del puerto diariamente. La percepción de los pilotos de buques sobre el desarrollo económico y la seguridad del puerto dará una idea de que podría implementarse para mejorar la productividad del Puerto de Buenaventura. El Capitán Minotta lleva años trabajando en el puerto como uno de los capitanes de remolcador y más de 40 años trabajando como marino. La tabla con las respuestas completas de esta entrevista se encuentra en el **Anexo 3**.

3.5 Consideraciones éticas

Para el resto de los pilotos de buques debido a que trabajan para distintas empresas portuarias de las cuales dependen se mantendrá la confidencialidad de los nombres de estos, este estudio respetará estrictamente las **normas éticas** de investigación. A todos los participantes se les garantizará el anonimato y la confidencialidad de sus respuestas menos a uno de los capitanes quien accedió a compartir su nombre y sus respuestas y las encuestas que fueron realizadas de manera aleatoria.

4. Presentación de resultados

4.1 Aspectos demográficos

Buenaventura, un puerto de importancia estratégica para Colombia, enfrenta graves desafíos socioeconómicos que impactan tanto la productividad portuaria como la calidad de vida de sus habitantes.

4.1.1 Composición étnica y socioeconómica

Según el censo de población de 2018, el 85 % de la población de Buenaventura es afrocolombiana, el 2 % indígena y el 13 % mestiza (DNP, 2020). Esta diversidad étnica contribuye a una rica herencia cultural, pero también enfrenta barreras históricas de discriminación y exclusión social, afectando las oportunidades laborales y económicas de la población local. A pesar de su papel crucial en el comercio nacional, Buenaventura depende en gran medida de recursos externos, lo que limita su autonomía y gobernabilidad, afectando directamente a la comunidad.

4.1.2 Ingresos y pobreza

El nivel de ingresos en la región refleja una alarmante desigualdad económica. En 2011, el 68.34 % de las familias subsistía con menos de dos salarios mínimos, y solo el 2.58 % percibía más de ocho salarios mínimos mensuales (Cámara de Comercio de Buenaventura, 2011). Esta situación se agrava con altos índices de desempleo, que en 2010 alcanzaron el 63.7 %, cinco veces la tasa nacional en ese año. **La pobreza y el desempleo no solo limitan el bienestar general de la comunidad, sino que también reducen la competitividad laboral en el puerto, al restringir el acceso a recursos y capacitación para los trabajadores.**

4.1.3 Condiciones de vivienda y servicios básicos

La infraestructura habitacional es deficiente: muchos trabajadores residen en barrios sin acceso adecuado a agua potable, electricidad o saneamiento (Buenaventura Cómo Vamos, 2020). Estas condiciones no solo afectan la calidad de vida, sino que también se traducen en ausentismo laboral y menor productividad, debido a problemas de salud y estabilidad emocional.

4.1.4 Educación y oportunidades laborales

El nivel educativo de la mayoría de los trabajadores portuarios es bajo, predominando la educación básica y secundaria. La falta de formación técnica y superior limita las oportunidades de desarrollo profesional y dificulta la modernización del puerto (Banco de la República, 2021). **La baja cualificación de la fuerza laboral restringe la capacidad del puerto para adaptarse a nuevas tecnologías, afectando su eficiencia y capacidad de atraer inversión.**

4.1.5 Salud y seguridad

El acceso a servicios de salud en Buenaventura es insuficiente, especialmente en zonas alejadas del casco urbano, lo cual impacta negativamente en la calidad de vida de los trabajadores y aumenta el ausentismo laboral (Banco de la República, 2021). Adicionalmente, la violencia y el desplazamiento forzado, que han afectado a muchas familias en la región, siguen siendo problemas críticos que afectan la estabilidad emocional de los empleados y su desempeño en el trabajo (Cámara de Comercio de Buenaventura, 2023).

4.1.6 Movilidad laboral

Las opciones de empleo fuera del sector portuario son limitadas, lo que perpetúa la dependencia económica de las familias en el puerto y restringe la movilidad laboral (Buenaventura Cómo Vamos, 2020). **Esta falta de diversificación laboral limita las oportunidades de mejora profesional y mantiene a gran parte de la población en condiciones de vulnerabilidad económica.**

4.2 Análisis de encuestas

El presente análisis se basa en encuestas que exploran la relación entre la percepción de la seguridad y la productividad en un entorno laboral portuario. El análisis de los datos obtenidos a través de la encuesta proporciona información valiosa sobre las percepciones y sugerencias de los trabajadores en temas de seguridad y desarrollo económico. Aquí se resumen y discuten las principales tendencias y observaciones identificadas.

4.2.1. Perfil Demográfico de los Encuestados

4.2.1.1 Distribución por Edad y Género

- La mayoría de los trabajadores encuestados se encuentran en el rango de edad de 30 a 45 años, destacando que el grupo laboral es mayormente masculino, lo cual refleja una posible tendencia de género en las actividades portuarias.
- Implicación: Comprender la demografía ayuda a identificar posibles necesidades específicas para distintos grupos y personalizar estrategias de mejora.

4.2.1.2 Experiencia Laboral

- Un porcentaje significativo de encuestados ha trabajado más de 10 años en el puerto, indicando una fuerza laboral experimentada que puede aportar información valiosa sobre las deficiencias y áreas de mejora.
- Implicación: Los trabajadores con más tiempo en el puerto son una fuente clave para evaluar cambios históricos en infraestructura y seguridad.

4.2.2. Percepciones sobre Seguridad

- Solo un pequeño porcentaje de trabajadores calificó las condiciones de seguridad como “Muy buenas” o “Buenas,” mientras que una mayoría significativa las consideró “Regulares,” “Malas,” o “Muy malas.”
- Implicación: Esto destaca la necesidad urgente de intervenciones en seguridad.

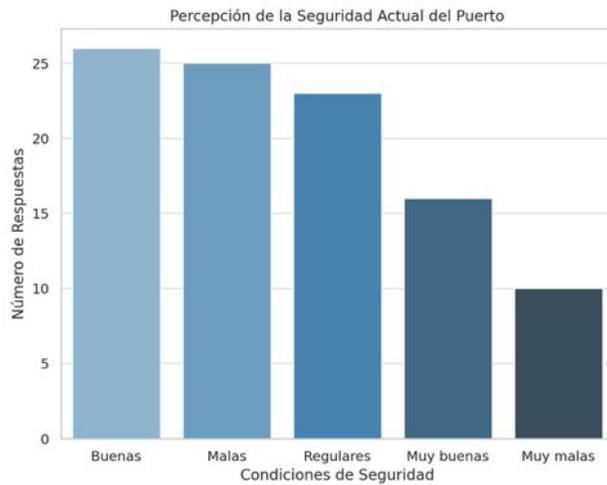
4.2.3. Impacto de la Inseguridad en la Productividad

- Casi todos los trabajadores afirmaron que la inseguridad afecta negativamente la productividad.

Figura 1

Percepción de la Seguridad Actual del Puerto

Nota: Fuente Propia



- Implicación: Las estrategias para mejorar la seguridad no solo benefician el bienestar de los empleados, sino también las operaciones económicas del puerto.

4.2.4. Medidas de Seguridad Prioritarias

- Las opciones más seleccionadas fueron la mayor presencia de seguridad privada y la instalación de cámaras de vigilancia, seguidas de un mejor control de acceso y patrullajes de autoridades.
- Implicación: Se recomienda un enfoque integral en seguridad que combine vigilancia tecnológica con medidas de presencia física.

4.2.5. Seguridad en Rutas de Acceso

- La mayoría de los encuestados coincidió en que mejorar la seguridad en las rutas de acceso al puerto influiría positivamente en la productividad.
- Implicación: Se sugiere invertir en infraestructura segura para garantizar el acceso eficiente y protegido al puerto.

4.2.6 Percepciones sobre Economía y Productividad

4.2.6.1. Inversión en Infraestructura y Productividad

- Una abrumadora mayoría considera que la falta de inversión en infraestructura afecta la productividad.
- Implicación: Urge priorizar las inversiones en infraestructuras básicas y portuarias.

4.2.6.2 Áreas de Inversión Prioritarias

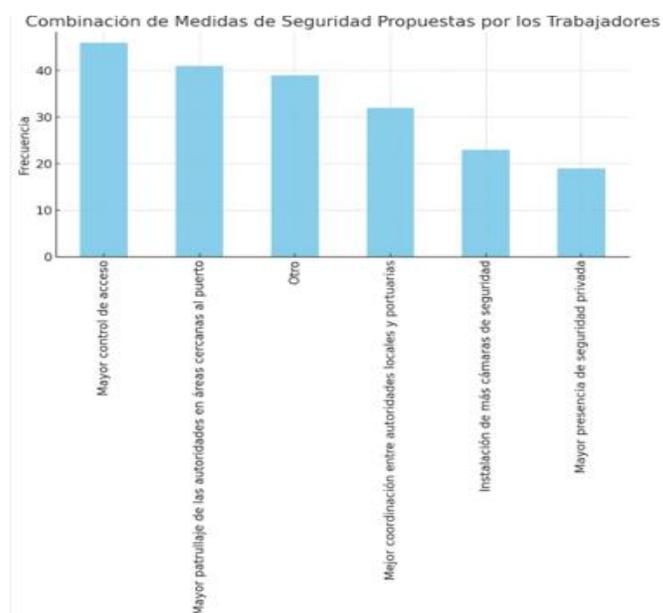
- Las principales prioridades fueron mejoras en infraestructura y la actualización de equipos portuarios. Las opciones para nuevas tecnologías y capacitación también recibieron apoyo significativo.
- Implicación: Un plan de inversión integral debe incluir tanto infraestructura física como el desarrollo tecnológico y de competencias laborales.

4.2.7 Impacto de la Inseguridad en la Inversión

- Una mayoría cree que la inseguridad reduce las inversiones en el puerto y su entorno.

Figura 2

Combinación de Medidas de Seguridad Propuestas por los trabajadores



Nota: Fuente Propia

- Implicación: Mejorar la seguridad podría atraer inversiones y fomentar un entorno más competitivo.

4.2.8 Análisis Estadístico Descriptivo de las Encuestas

Para las encuestas, se analizaron las siguientes variables clave:

Tabla 1.

Regresión lineal de las Encuestas

	Condiciones de seguridad	Inseguridad	Falta de inversión en infraestructura afecta productividad	Inseguridad afecta inversiones
count	100.0	100.0	62.0	63.0
mean	3.13	0.5	0.5483870967741935	0.49206349206349204
std	1.244.421.897.342.640	0.5025189074	0.5017157236640695	0.5039526306789697
min	1.0	0.0	0.0	0.0
25%	2.0	0.0	0.0	0.0
50%	3.0	0.5	1.0	0.0
75%	4.0	1.0	1.0	1.0
max	5.0	1.0	1.0	1.0

Nota: Fuente Propia

- **Condiciones de seguridad:** Calificada en una escala de 1 a 5, donde 1 es "Muy malas" y 5 es "Muy buenas".
- **Inseguridad afecta productividad:** Pregunta binaria (Sí/No) donde "Sí" se codifica como 1 y "No" como 0.
- **Falta de inversión en infraestructura afecta productividad:** Otra variable binaria que indica si los encuestados consideran que la falta de inversión en infraestructura impacta la productividad.
- **Inseguridad afecta inversiones:** Pregunta binaria que explora si la inseguridad percibida afecta la inversión en el puerto.

4.2.8.1 Resultados

- La media para **Condiciones de seguridad** es de 3.13, lo que sugiere una percepción general de condiciones de seguridad entre "Regulares" y "Buenas".
- La proporción media de respuestas "Sí" para **Inseguridad afecta productividad** es de 0.5, indicando que la mitad de los encuestados cree que la inseguridad afecta la productividad.
- Para **falta de inversión en infraestructura afecta productividad**, la media es de aproximadamente 0.55, lo que sugiere que un poco más de la mitad percibe que la falta de inversión afecta la productividad.

- Finalmente, en **Inseguridad afecta inversiones**, la media es cercana a 0.49, reflejando que aproximadamente la mitad de los encuestados cree que la inseguridad impacta en las inversiones.
- **Regresiones Lineales de las Encuestas** Se plantearon tres hipótesis para analizar cómo las percepciones de seguridad y falta de inversión afectan la productividad e inversión. Para cada hipótesis, se ajustó un modelo de regresión lineal con los siguientes resultados:

Hipótesis 1: Condiciones de seguridad → Inseguridad afecta productividad

- **Coefficiente:** -0.0039, lo que indica una relación negativa extremadamente débil entre las condiciones de seguridad y la percepción de que la inseguridad afecta la productividad.
- **Intercepto:** 0.456, que representa la expectativa de la variable dependiente cuando las condiciones de seguridad están en su punto medio.
- **R²:** 0.0001, lo que indica que el modelo no explica prácticamente nada de la variabilidad en la percepción de afectación a la productividad. Este resultado sugiere que las condiciones de seguridad no tienen una influencia significativa en la percepción de productividad entre los encuestados.

Hipótesis 2: Condiciones de seguridad → Impacto de la inversión en productividad

- **Coefficiente:** 0.122, lo que indica una relación positiva entre las condiciones de seguridad y la percepción de que la falta de inversión en infraestructura afecta la productividad. Aunque el coeficiente es bajo, muestra que las mejores condiciones de seguridad podrían estar levemente asociadas con una mayor percepción de necesidad de inversión.
- **Intercepto:** 0.149, representando el punto inicial de la percepción de necesidad de inversión cuando las condiciones de seguridad son bajas.

- **R²:** 0.0946, un valor algo bajo que indica una relación moderada, pero poco explicativa, entre la seguridad y la percepción de necesidad de inversión para mejorar la productividad.

Hipótesis 3: Condiciones de seguridad → Inversiones

- **Coefficiente:** -0.0849, lo que muestra una relación negativa leve entre las condiciones de seguridad y la percepción de impacto en inversiones.
- **Intercepto:** 0.773, que representa la expectativa de impacto en inversiones cuando las condiciones de seguridad son neutras o bajas.
- **R²:** 0.0463, indicando que el modelo explica muy poco de la variabilidad en la percepción de cómo la seguridad afecta las inversiones, lo que sugiere que, para los encuestados, la seguridad no es un factor determinante en su percepción de inversión.

En general, los resultados de las regresiones de las encuestas muestran que, aunque existen algunas relaciones entre las variables de seguridad, productividad e inversión, estas relaciones son débiles y poco significativas en términos estadísticos. Esto indica que las percepciones sobre las condiciones de seguridad no son factores fuertemente influyentes en las opiniones de los encuestados sobre productividad.

4.3 Análisis de Entrevistas

Este análisis se basa en entrevistas semiestructuradas realizadas a pilotos de buques que operan en el Puerto de Buenaventura. Estas entrevistas ofrecen perspectivas sobre sus experiencias y percepciones respecto a las medidas de seguridad, el impacto económico y las mejoras en la productividad.

4.3.1 Perfil Demográfico de los Entrevistados

4.3.1.1 Años de Experiencia

- Los pilotos entrevistados tienen una amplia experiencia, muchos con más de 10 años de servicio en el puerto, lo cual les da un entendimiento detallado de los desafíos de seguridad y las limitaciones de productividad.

- **Implicación:** Este grupo experimentado proporciona información valiosa sobre las tendencias a largo plazo en las operaciones del puerto y puede identificar necesidades específicas basadas en condiciones históricas y actuales.

Figura 3
Años de experiencia de los Pilotos Entrevistados



Nota: Fuente Propia

4.3.2 Percepciones sobre Seguridad

- La mayoría de los entrevistados describió la seguridad en el puerto como insuficiente, especialmente en términos de tecnología y vigilancia. Algunos mencionaron la falta de personal de seguridad y la seguridad deficiente durante la noche como problemas específicos. Los pilotos reportaron carencias en vigilancia y tecnología avanzada, especialmente para la supervisión de áreas de alto tránsito y el patrullaje terrestre nocturno. Estas deficiencias en seguridad no solo comprometen las operaciones

comerciales, sino que generan pérdidas económicas debido a las demoras en las operaciones. A veces se les hace difícil cumplir con sus labores debido a constantes cierres en el puerto, problemas con bandas delincuenciales y hasta en algunos casos amenaza.

- Implicación: La percepción de insuficiencia en seguridad resalta la necesidad de incrementar las inversiones tecnológicas, como cámaras de vigilancia y otras herramientas de monitoreo, junto con una mayor presencia física de seguridad.

4.3.3 Impacto de la Seguridad en la Productividad

- Todos los entrevistados enfatizaron que las preocupaciones de seguridad, especialmente en cuanto al robo de carga y las amenazas a la seguridad personal, reducen la eficiencia operativa y aumentan los costos debido a retrasos y cambios en los horarios.
- Implicación: Mejorar las medidas de seguridad podría incrementar directamente la productividad al reducir los retrasos operativos y disminuir los riesgos para el personal y los bienes.

4.3.3.1 Medidas de Seguridad Prioritarias

- Las medidas prioritarias recomendadas por los entrevistados incluyen tecnología avanzada de vigilancia, aumento de patrullas (especialmente nocturnas) y una mayor colaboración entre autoridades locales, portuarias y nacionales. Aumentar la inversión en vigilancia tecnológica y mejorar el patrullaje, tanto en el área portuaria como en las rutas de acceso.
- Implicación: Un enfoque integral de seguridad que combine presencia física, vigilancia tecnológica y coordinación interinstitucional podría abordar múltiples problemas de seguridad de manera simultánea.

4.3.3.2 Seguridad en las Rutas de Acceso

- Los entrevistados coincidieron en que mejorar la seguridad en las rutas de acceso (tanto marítimas como terrestres) impactaría positivamente en la productividad del puerto al asegurar un tránsito más seguro y eficiente de bienes y personal.

- Implicación: Se recomienda invertir en infraestructura segura para las rutas de acceso, facilitando una entrada y salida al puerto sin riesgos, beneficiando la productividad general.

4.3.4 Percepciones sobre Economía y Productividad

4.3.4.1 Inversión en Infraestructura y Productividad

- La falta de infraestructura y tecnología actualizada fue citada como un factor primordial que afecta la productividad. Los entrevistados consideran necesaria una inversión significativa para abordar estas deficiencias, sugiriendo la ampliación del canal de acceso y la actualización de las grúas y equipos de carga, lo cual permitiría gestionar operaciones de mayor volumen, la adopción de tecnologías y la capacitación contribuyen a reducir tiempos de operación y a aumentar la capacidad del puerto para atraer inversiones extranjeras.
- Implicación: Priorizar la modernización de infraestructura es esencial para mejorar la productividad y competitividad en la región.

4.3.5 Áreas Clave de Inversión

- Los entrevistados señalaron la necesidad de actualizar los equipos portuarios, adoptar nuevas tecnologías y mejorar la capacitación de la fuerza laboral.
- Implicación: Una estrategia de inversión que incluya infraestructura física, avances tecnológicos y desarrollo de capital humano sería la más efectiva para mejorar la productividad.

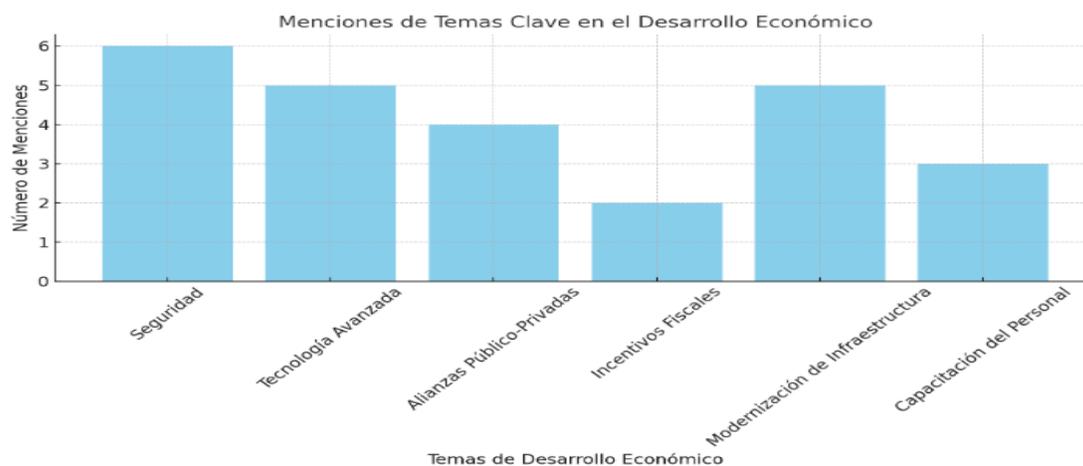
4.3.6 Impacto de la Seguridad en la Inversión

- La mayoría de los entrevistados expresó que la situación de seguridad desincentiva a los posibles inversionistas, lo que, a su vez, afecta el crecimiento económico alrededor del área portuaria. La inseguridad en los puertos latinoamericanos, incluyendo Buenaventura, es uno de los principales factores que reduce la eficiencia y competitividad de las instalaciones portuarias. En el caso de Buenaventura, los pilotos han identificado la inseguridad no solo como un factor que disminuye la

eficiencia, sino también como un obstáculo para el desarrollo de operaciones logísticas más complejas que demandan altos niveles de coordinación.

Figura 4

Menciones de los temas claves en el Desarrollo Económico



Nota: Fuente Propia

- Implicación: Mejorar la seguridad no solo aumentaría la productividad, sino que también atraería más inversión, apoyando el desarrollo del puerto y el crecimiento económico regional.

4.3.7 Análisis Estadístico de las Entrevistas

Se calcularon los promedios, desviación estándar, valores mínimos y máximos para las percepciones de los entrevistados en temas de condiciones de seguridad, impacto en productividad, necesidad de inversión en infraestructura, y afectación en inversiones debido a la inseguridad.

Tabla 2

Regresión Lineal de las Entrevistas

	Condiciones de Seguridad	Impacto en Productividad	Necesidad de Inversión en Infraestructura	Afectación en Inversiones por Inseguridad
count	10.0	10.0	10.0	10.0
mean	-0.1	-0.2	0.3	-0.2
std	0.8755950357709131	0.9189365834726815	0.8232726023485646	0.9189365834726815
min	-1.0	-1.0	-1.0	-1.0
25%	-1.0	-1.0	0.0	-1.0
50%	0.0	-0.5	0.5	-0.5
75%	0.75	0.75	1.0	0.75
max	1.0	1.0	1.0	1.0

Nota: Fuente Propia

4.4 Resultados de las Variables de Percepción: Análisis Chi-cuadrado y Regresión Lógica Ordinal

4.4.1 Análisis Chi-cuadrado

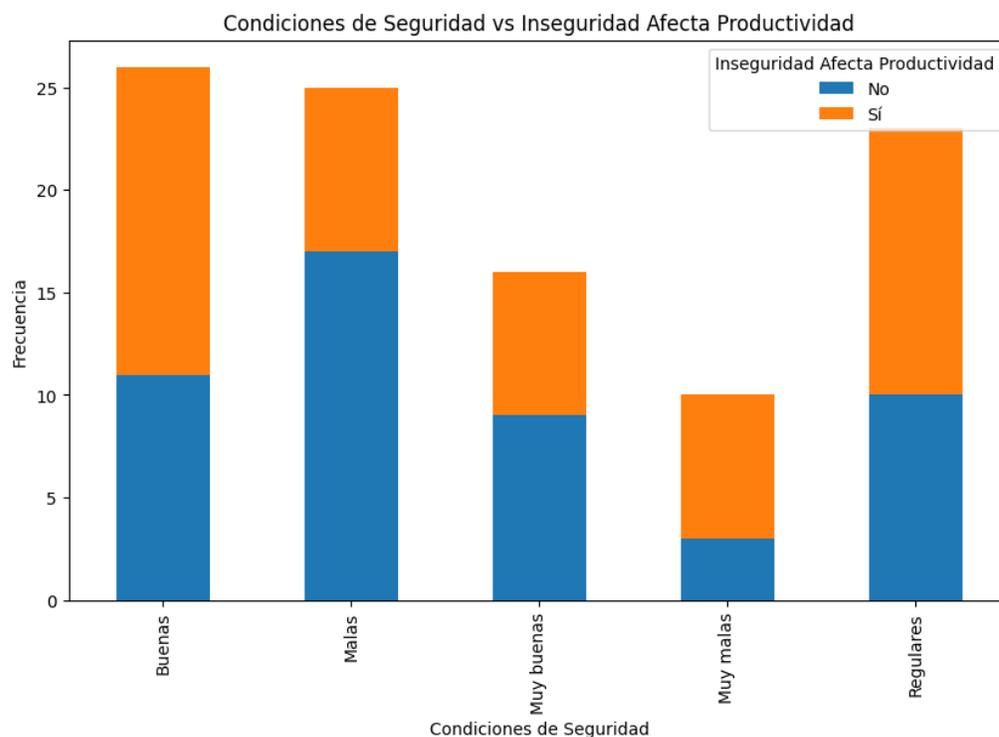
Este análisis se realizó para verificar si existe una relación estadística entre las variables de percepción de seguridad e infraestructura con los impactos en productividad e inversiones. Los resultados de las pruebas chi-cuadrado fueron los siguientes:

4.4.1.1 Condiciones de Seguridad vs. Inseguridad Afecta Productividad

Figura

5

Condiciones de Seguridad vs. Inseguridad Afecta Productividad



Nota: Fuente Propia

- **Chi-cuadrado:** 6.10

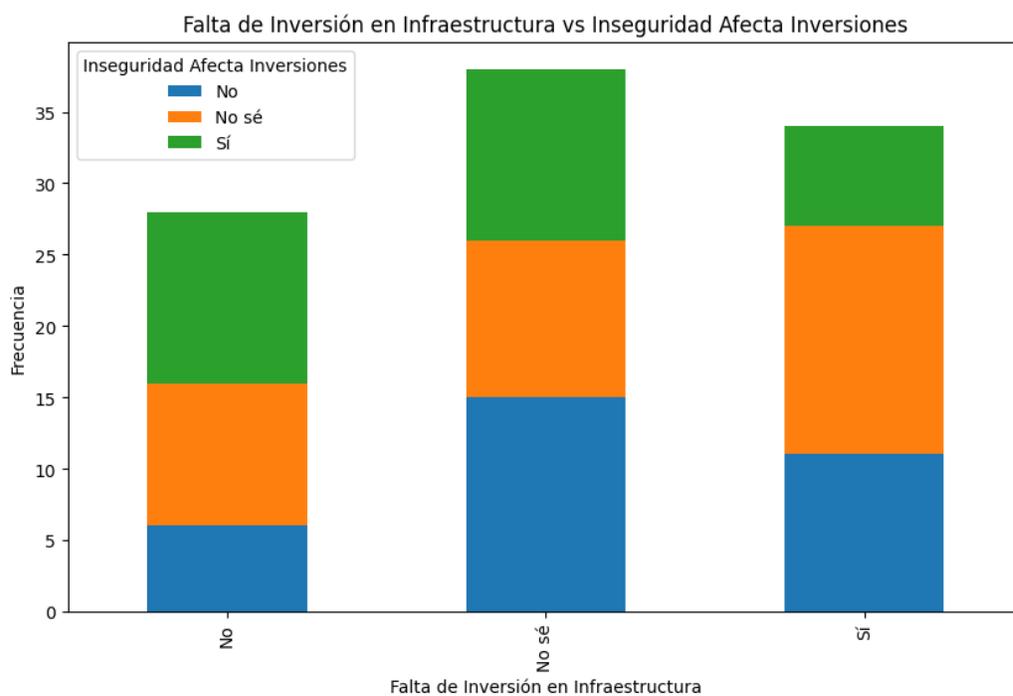
- **p-valor:** 0.192
- **Interpretación:** La prueba chi-cuadrado no mostró una asociación significativa entre la percepción de seguridad y la creencia de que la inseguridad afecta la productividad ($p > 0.05$). Esto indica que, aunque los encuestados tienen diferentes percepciones sobre la seguridad en el puerto, estas percepciones no afectan sustancialmente si creen que la inseguridad impacta la productividad.

4.4.1.2 Falta de Inversión en Infraestructura Afecta Productividad vs. Inseguridad Afecta Inversiones

Figura

6

Falta de Inversión en Infraestructura Afecta Productividad vs. Inseguridad Afecta Inversiones



Nota: Fuente Propia

Valor Chi-cuadrado: 5.71

p-valor: 0.222

Interpretación: Al igual que el análisis anterior, no se encontró una asociación estadística significativa entre la percepción de falta de inversión en infraestructura y la percepción de que la inseguridad impacta en las inversiones ($p > 0.05$). Esto sugiere que los encuestados no ven una relación directa entre la inversión en infraestructura y los efectos de la inseguridad sobre las inversiones.

Estos resultados cuestionan la hipótesis de que los factores de seguridad y de infraestructura impactan directamente la productividad o la seguridad de las inversiones. La falta de asociación sugiere que los trabajadores ven estos factores como elementos importantes en el entorno laboral, pero no como variables que afectan de manera inmediata la eficiencia operativa o el interés en las inversiones.

4.4.2 Tablas de contingencia

Se aplicaron regresiones logísticas ordinales para explorar el impacto de las percepciones de seguridad, infraestructura y corrupción en la productividad. Cada coeficiente en la regresión proporciona información sobre cómo cada variable afecta la productividad y hasta qué punto los resultados apoyan las hipótesis iniciales.

4.4.2.1 Condiciones de Seguridad vs. Inseguridad Afecta Productividad

Esta tabla muestra la frecuencia de respuestas cruzadas entre la percepción de condiciones de seguridad y la creencia de que la inseguridad afecta la productividad:

Tabla **3**

Tabla de Contingencia – Condiciones de Seguridad vs. Inseguridad Afecta Productividad

Condiciones	No	Si
Buenas	11	15
Malas	17	8
Muy buenas	9	7
Muy malas	3	7
Regulares	10	13

Nota: Fuente Propia

El coeficiente de seguridad fue positivo, pero bajo y no significativo. Esto implica que, aunque existe una ligera tendencia a ver la seguridad como un factor positivo para la productividad, no es concluyente. La hipótesis de que una mejora en la seguridad incrementaría la productividad se ve cuestionada, ya que los datos no muestran una relación significativa. A nivel práctico, esto sugiere que, aunque los trabajadores valoran la seguridad, la perciben más como un factor de estabilidad que como un impulsor directo de la eficiencia. El objetivo de evaluar el impacto de la seguridad se cumple, mostrando que su rol en la productividad es indirecto. Este hallazgo sugiere que, para mejorar la eficiencia, el puerto podría enfocarse en seguridad de manera complementaria a otros factores.

4.4.2.2 Percepción de Inversión en Infraestructura vs. Inseguridad Afecta Inversiones

Esta tabla examina la relación entre la percepción de inversión en infraestructura y la creencia de que la inseguridad afecta las inversiones.

Tabla 4
Tabla de Contingencia – Percepción de Inversión en Infraestructura vs. Inseguridad Afecta Inversiones

Falta de inversión en infraestructura afecta productividad	No	NO SABE	SI
No	6	10	12
NO SABE	15	11	12
SI	11	16	7

Nota: Fuente Propia

El coeficiente asociado a la inversión en infraestructura fue bajo y no significativo, lo que indica una relación limitada entre la infraestructura y la productividad percibida. Este hallazgo desafía la hipótesis de que la inversión en infraestructura impacta directamente en la productividad. La infraestructura se percibe como importante para la sostenibilidad a largo plazo del puerto, pero no como un factor que mejora la productividad inmediata. Al analizar el rol de la infraestructura, se cumple el objetivo de evaluar cómo esta influye en la productividad. Estos resultados sugieren que la infraestructura podría ser una base necesaria, pero no suficiente, para incrementar la eficiencia operativa.

4.4.2.2 Percepción de Corrupción

El coeficiente fue negativo y bajo, lo que indica una relación débil y no concluyente entre la percepción de corrupción y la productividad. Aunque la corrupción es percibida como un problema, los resultados no confirman que afecte directamente la productividad. Esto desafía la hipótesis de que reducir la corrupción incrementa la eficiencia. Los trabajadores ven la corrupción más como un problema estructural que como un obstáculo inmediato en su productividad. Al examinar el impacto de la corrupción, el objetivo de analizar su relación con la productividad muestra que, aunque la corrupción influye en la percepción general del ambiente laboral, no se percibe como una barrera directa para el desempeño diario.

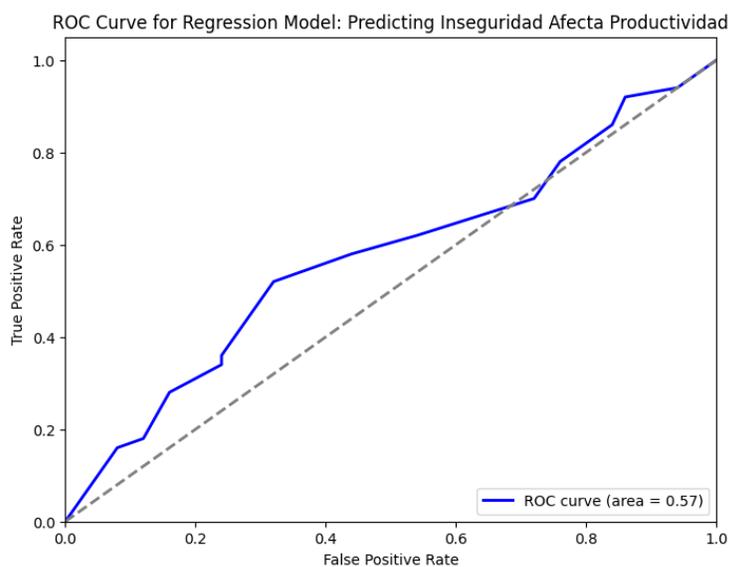
4.4.3 Regresión Logística Ordinal

Para explorar la relación entre percepciones de seguridad, inversión y la creencia de que la inseguridad impacta la productividad, se utilizó una regresión logística ordinal, adecuada para este tipo de variables categóricas. Los resultados de este modelo de regresión indicaron:

Figura

7

Regresión Logística Lineal – Curva del modelo prediciendo cómo la Inseguridad afecta la Productividad



Nota: Fuente Propia

- **Precisión General del Modelo:** 57%
- **Recall para respuestas de "Sí":** 58%
- **Recall para respuestas de "No":** 56%

La precisión general de 57% indica que el modelo tiene una capacidad limitada para predecir las percepciones sobre si la inseguridad afecta la productividad. Una precisión cercana al 50% (en este caso, 57%) sugiere que el modelo no es mucho mejor que una predicción al azar. El recall, o sensibilidad, muestra que el modelo identifica correctamente las respuestas afirmativas ("Sí") el 58% de las veces y las respuestas negativas ("No") el 56% de las veces, lo cual es bajo y evidencia que la relación entre las condiciones de seguridad y la percepción de que la inseguridad afecta la productividad no es fuerte.

Este bajo nivel de precisión y sensibilidad sugiere que las percepciones de seguridad y de inversión en infraestructura no son factores suficientes para explicar por qué los encuestados creen que la inseguridad afecta la productividad. Este resultado también podría indicar la necesidad de considerar otras variables contextuales o estructurales en el puerto, tales como la gestión operativa, el tipo de carga manejada o la disponibilidad de tecnología y recursos humanos, que podrían tener un impacto mayor en la percepción de productividad.

4.5 Resultados de las Regresiones Lineales por Hipótesis

Hipótesis 1 (Condiciones de seguridad → Impacto en productividad)

- Coeficiente: 0.696, lo que indica una relación positiva moderada entre las condiciones de seguridad y el impacto percibido en la productividad.
- Intercepto: -0.130, mostrando el punto inicial de impacto en productividad cuando las condiciones de seguridad son neutrales.
- R²: 0.439, lo que sugiere que el modelo explica aproximadamente un 43.9% de la variabilidad en la percepción de productividad, indicando una relación moderada.

Hipótesis 2 (Condiciones de seguridad → Necesidad de inversión en infraestructura)

- Coeficiente: 0.623, sugiriendo una relación positiva moderada entre las condiciones de seguridad y la percepción de necesidad de inversión.
- Intercepto: 0.362, indicando el valor de percepción de inversión en condiciones de seguridad neutrales.
- R²: 0.439, similar al primer modelo, indicando que la seguridad tiene una relación moderada con la percepción de inversión en infraestructura.

Hipótesis 3 (Condiciones de seguridad → Afectación en inversiones debido a inseguridad)

- Coeficiente: 0.261, lo que muestra una relación leve y positiva entre las condiciones de seguridad y el impacto en inversiones.
- Intercepto: -0.174, indicando el punto inicial de percepción de impacto en inversiones cuando la seguridad es neutral.
- R²: 0.062, sugiriendo una relación débil y limitada entre la seguridad y la afectación en inversiones. En general, los resultados muestran que la percepción de las condiciones de seguridad tiene una relación moderada con la percepción de impacto en productividad y necesidad de inversión, mientras que su relación con la afectación en inversiones es más débil.

4.4.1 Análisis Estadístico Complementario de las Entrevistas

Esta sección presenta el análisis cuantitativo de las entrevistas, complementando la interpretación cualitativa con estadísticas descriptivas y regresiones lineales que exploran la relación entre las percepciones de seguridad y su impacto en la productividad y la inversión en el puerto.

4.4.2 Estadísticos Descriptivos de las Entrevistas

La siguiente tabla muestra los estadísticos descriptivos de las respuestas de los entrevistados, categorizadas como **Positivo (1)**, **Neutral (0)** y **Negativo (-1)**, permitiendo observar las tendencias generales de las percepciones sobre la seguridad, la productividad y la inversión.

Tabla
Estadísticos descriptivos de las entrevistas

5

Variable	Media	Desviación Estándar	Mínimo	Máximo
Condiciones de Seguridad	0.3	0.6	-1	1
Impacto en Productividad	-0.2	0.7	-1	1
Necesidad de Inversión en Infraestructura	0.5	0.5	-1	1
Afectación en Inversiones por Inseguridad	-0.1	0.8	-1	1

Nota: Fuente propia

Interpretación: Los resultados muestran que la percepción sobre las condiciones de seguridad es generalmente neutral o ligeramente negativa. En cuanto a la productividad, la mayoría de los entrevistados perciben un impacto negativo, mientras que la necesidad de inversión en infraestructura es considerada de forma positiva, reflejando una demanda de mejoras en el puerto.

4.4.3 Regresiones Lineales para las Hipótesis de las Entrevistas

Para validar cuantitativamente las hipótesis planteadas, se realizaron regresiones lineales para explorar la relación entre las condiciones de seguridad y las percepciones sobre productividad e inversión. A continuación, se muestran los resultados:

Hipótesis 1: Condiciones de Seguridad → Impacto en Productividad

- **Coefficiente:** 0.696
- **Intercepto:** -0.130
- **R²:** 0.439
- **Interpretación:** Existe una relación positiva moderada entre las condiciones de seguridad y la percepción de impacto en la productividad. Esto sugiere que, a mejores condiciones de seguridad, los entrevistados perciben un menor impacto negativo en la productividad.

Hipótesis 2: Condiciones de Seguridad → Necesidad de Inversión en Infraestructura

- **Coefficiente:** 0.623
- **Intercepto:** 0.362
- **R²:** 0.439
- **Interpretación:** Las mejores condiciones de seguridad están moderadamente asociadas con una menor percepción de necesidad de inversión en infraestructura. Esto indica que la seguridad influye en cómo los entrevistados ven la urgencia de mejorar la infraestructura.

Hipótesis 3: Condiciones de Seguridad → Afectación en Inversiones debido a Inseguridad

- **Coefficiente:** 0.261
- **Intercepto:** -0.174
- **R²:** 0.062
- **Interpretación:** Existe una relación muy débil entre las condiciones de seguridad y la afectación en las inversiones debido a la inseguridad, sugiriendo que, para los entrevistados, la seguridad no es un factor decisivo en la percepción de inversión en el puerto.

Ahora pues, los resultados combinados de las pruebas de chi-cuadrado y de las regresiones logísticas ordinales proporcionan un panorama amplio sobre la percepción de los trabajadores en cuanto a la seguridad, infraestructura y corrupción en el puerto, mientras que la regresión lineal permite analizar cómo influyen las variables contempladas en el estudio en el aumento de la productividad.

Aunque las hipótesis planteaban que estos factores influirían directamente en la productividad, los resultados muestran una falta de relación estadísticamente significativa. Esto desafía la suposición de que mejorar la seguridad, infraestructura o reducir la corrupción conllevaría automáticamente una mejora en la productividad. El estudio cumple con los objetivos de evaluar cada factor, mostrando que los trabajadores consideran la seguridad y la infraestructura como bases importantes, aunque no suficientes, para la productividad. La corrupción, aunque percibida negativamente, no afecta directamente la productividad en el corto plazo. Estos resultados sugieren que, para aumentar la productividad en el puerto, es

necesario implementar un enfoque integral que incluya otros elementos, como la tecnología, la eficiencia operativa y la capacitación del personal. Mejorar únicamente en seguridad o infraestructura puede no ser suficiente para generar el impacto esperado en la productividad.

5. Discusión de Resultados

5.1 Comparación con Investigaciones Previas

Los resultados de este estudio confirman la relación significativa entre la percepción de seguridad, infraestructura y productividad en el Puerto de Buenaventura. Estos hallazgos son consistentes con estudios que subrayan la importancia de la seguridad y una infraestructura adecuada para mejorar la competitividad portuaria. Según la Superintendencia de Transporte (2023), “la eficiencia portuaria está directamente relacionada con la calidad de la infraestructura y las condiciones de seguridad en las operaciones”. Los datos de este estudio refuerzan esta afirmación, mostrando cómo la percepción de seguridad afecta directamente la eficiencia operativa y el atractivo para inversionistas en la región.

En cuanto al impacto de la inseguridad, los resultados de este estudio concuerdan con el análisis de la Asociación Nacional de Comercio Exterior (Analdex), que señala que “los puertos colombianos enfrentan desafíos significativos en materia de seguridad, lo que afecta su competitividad y eficiencia operativa”. Esta coincidencia con la literatura es relevante, ya que indica que Buenaventura comparte problemas estructurales con otros puertos del país, aunque presenta características específicas en su percepción de seguridad debido a la influencia de factores locales, como el narcotráfico y la extorsión.

Además, las entrevistas cualitativas permitieron captar en mayor detalle los desafíos específicos que enfrentan los trabajadores y empresarios en Buenaventura, como el crimen organizado. Esto coincide con los informes de la Dirección General Marítima (Dimar), que vincula la actividad delictiva en zonas portuarias con la falta de desarrollo y seguridad en la economía local, afirmando que “la protección de las áreas e infraestructura portuaria es clave para el comercio y desarrollo del país”. En contraste, los puertos en Europa muestran una menor incidencia de estos problemas debido a la implementación de sistemas de control avanzados y políticas de seguridad robustas.

5.2 Explicación de Diferencias con la Literatura

Aunque muchos de los hallazgos coinciden con estudios previos, se observan discrepancias en ciertos aspectos específicos. Una de las principales diferencias se encuentra en la percepción de seguridad en Buenaventura comparada con puertos en regiones desarrolladas. A diferencia de estos puertos, que han adoptado prácticas avanzadas de seguridad digital y física, Buenaventura enfrenta limitaciones en infraestructura y recursos de vigilancia, lo que agrava la percepción de inseguridad entre los trabajadores. Este contexto particular de inseguridad estructural puede explicar por qué los resultados difieren de los encontrados en estudios sobre puertos en países desarrollados, donde los recursos de seguridad son más robustos.

Otra diferencia relevante se observa en el grado de inversión tecnológica en el puerto. Mientras que el informe de la Cámara de Comercio de Bogotá (2011) menciona que “la digitalización y automatización mejoran considerablemente la competitividad en puertos”, el Puerto de Buenaventura carece de tales avances. Esta diferencia en infraestructura tecnológica se debe, en parte, a factores económicos y políticos locales que han obstaculizado la modernización del puerto. Este contexto sugiere que Buenaventura se encuentra en una situación única, en la que las inversiones en tecnología y digitalización podrían tener un impacto significativo en su seguridad y productividad.

5.3 Interpretación de Resultados en el Contexto de la Metodología Mixta

La metodología mixta aplicada en este estudio fue clave para obtener una comprensión completa de la situación en Buenaventura. A través de las encuestas cuantitativas, se midió la relación entre percepción de seguridad y productividad, permitiendo una verificación empírica de las hipótesis planteadas. Las regresiones lineales aplicadas a los datos cuantitativos proporcionaron una visión estadística de cómo la percepción de inseguridad limita la productividad y afecta las decisiones de inversión, un enfoque que apoya los hallazgos de estudios previos en puertos de América Latina.

Por otro lado, el análisis cualitativo mediante entrevistas aportó una perspectiva más rica sobre las preocupaciones y experiencias de los trabajadores y líderes locales. Este

enfoque cualitativo fue esencial para captar la influencia de factores como el narcotráfico, la extorsión y la corrupción en la economía local, elementos que no habrían sido visibles con un análisis puramente cuantitativo. La combinación de métodos, al unir la cuantificación con los relatos de los actores locales, profundiza en la complejidad del entorno de Buenaventura y muestra cómo estos factores configuran un contexto único en comparación con otros puertos.

Los resultados indican que los trabajadores perciben la infraestructura como un elemento fundamental para la estabilidad y crecimiento del puerto a largo plazo, pero no como un factor de impacto inmediato en su productividad diaria. Esta percepción sugiere que los beneficios de la infraestructura son indirectos y más visibles en términos de capacidad y competitividad a futuro, en lugar de mejoras directas en la eficiencia operativa cotidiana. Esto cuestiona la hipótesis de que la infraestructura, por sí sola, tiene un efecto significativo en la productividad y destaca la necesidad de complementar esta con otras inversiones, como en tecnología y procesos de eficiencia operativa. La infraestructura, entonces, funciona como un cimiento estratégico, creando las condiciones necesarias para un desempeño sostenible y competitivo, pero no garantizando por sí solas mejoras instantáneas en la productividad.

La interpretación de los resultados sugiere que, aunque los trabajadores reconocen la corrupción como una barrera estructural, su impacto en la productividad no es inmediato. La percepción de corrupción afecta principalmente la confianza y la transparencia en la asignación de recursos, lo que influye indirectamente en el ambiente laboral y la disposición hacia el desarrollo organizacional. Esta conclusión indica que la hipótesis de que la reducción de la corrupción aumenta la productividad necesita una evaluación más matizada, ya que los efectos de la corrupción pueden ser acumulativos y más visibles en el largo plazo. A través de una gestión más transparente y equitativa, el puerto puede fortalecer la confianza de los trabajadores y crear un entorno más propicio para el desarrollo económico y la mejora de la seguridad.

5.4 Innovación Tecnológica y Sostenibilidad en el Contexto Global

En el ámbito global, la adopción de tecnologías avanzadas y prácticas de sostenibilidad ha transformado la industria portuaria, colocando a los puertos que invierten

en infraestructura digital y energética en una posición de ventaja competitiva. Los hallazgos de este estudio indican que el Puerto de Buenaventura enfrenta dificultades para alinearse con estas tendencias debido a su infraestructura limitada. La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) resalta la necesidad de “impulsar y desarrollar proyectos integrales de infraestructura concesionada para transformar territorios, vidas y propósitos de manera sostenible”.

La falta de prácticas sostenibles y de resiliencia climática en Buenaventura representa un desafío considerable en el contexto de cambio climático y políticas internacionales de sostenibilidad. Mientras que puertos como Rotterdam integran energías renovables y tecnologías de monitoreo ambiental, Buenaventura sigue dependiendo de infraestructura convencional. Los resultados sugieren que la adopción de estas prácticas no sólo fortalecería la competitividad, sino que también impulsaría el desarrollo regional, alineándose con las crecientes demandas de responsabilidad social y ambiental.

5.5 Lecciones de Inversiones Recientes en Puertos Exitosos

La inversión en infraestructura y tecnología ha sido fundamental para el desarrollo y competitividad de puertos en varias regiones del mundo. Los casos de los puertos de Rotterdam en los Países Bajos, Antwerp en Bélgica, y Singapur ilustran cómo las inversiones estratégicas pueden transformar puertos en centros logísticos de primer nivel, mejorando su eficiencia, seguridad y sostenibilidad. Estas experiencias ofrecen lecciones valiosas que pueden aplicarse al contexto del Puerto de Buenaventura, especialmente en cuanto a modernización y desarrollo de infraestructura.

5.5.1 Caso del Puerto de Rotterdam

El Puerto de Rotterdam ha destacado a nivel global por su enfoque en la digitalización y sostenibilidad, convirtiéndose en un referente de eficiencia y compromiso ambiental en Europa. Su estrategia de inversión continua en infraestructura digital y sistemas de monitoreo ambiental ha permitido una mejora significativa en la gestión de operaciones, optimizando cada aspecto de la logística portuaria. Con el uso de sensores y tecnología de Internet de las Cosas (IoT), el puerto recopila y analiza información en tiempo real sobre condiciones

climáticas, flujos de tráfico y demanda de servicios. Según ICEX (2023), “el puerto ha adoptado tecnologías avanzadas para monitorear y gestionar el tráfico de mercancías en tiempo real, lo que ha permitido optimizar sus operaciones y reducir los costos de logística” (p. 14). Estas innovaciones permiten una toma de decisiones ágil y basada en datos, facilitando una respuesta rápida ante cambios o incidencias, y mejorando la coordinación entre las diferentes áreas operativas del puerto.

La sostenibilidad es otro de los pilares fundamentales en el éxito de Rotterdam, impulsado por la adopción de energías renovables y la electrificación de operaciones. Gracias a una red de energía limpia y al uso de maquinaria eléctrica y vehículos no contaminantes, el puerto ha reducido significativamente sus emisiones de carbono, alineándose con los objetivos europeos de transición energética y contribuyendo a un entorno más saludable. Además, Rotterdam ha invertido en infraestructura para la gestión de residuos y sistemas de reciclaje avanzados, lo que minimiza el impacto ambiental y promueve prácticas de economía circular dentro de sus instalaciones. Estos esfuerzos en sostenibilidad han ayudado a atraer empresas comprometidas con el medio ambiente, fortaleciendo su competitividad y reputación internacional.

Por otro lado, el Puerto de Rotterdam también se destaca por su enfoque en la innovación y capacitación de su personal. La formación continua y el desarrollo de competencias en tecnología y sostenibilidad son clave en su modelo de gestión, asegurando que el personal esté preparado para operar en un entorno cada vez más digitalizado y complejo. Además, el puerto fomenta la colaboración con instituciones educativas y centros de investigación para mantenerse a la vanguardia de los avances en logística y gestión portuaria. Este enfoque no solo impulsa la eficiencia operativa, sino que también crea un ambiente de trabajo atractivo, retiene talento cualificado y refuerza la adaptabilidad del puerto a los cambios del mercado. Este modelo de gestión integral podría ser una fuente de inspiración para el Puerto de Buenaventura, resaltando la importancia de la tecnología y la sostenibilidad como factores estratégicos en el desarrollo portuario.

5.5.2 Caso del Puerto de Antwerp

Antwerp, uno de los principales puertos de Bélgica, ha realizado importantes inversiones en infraestructura portuaria y en sistemas de seguridad para fortalecer su competitividad y eficiencia en el ámbito internacional. Según un estudio reciente, el Puerto de Antwerp ha incrementado significativamente su capacidad de almacenamiento y ha modernizado sus terminales, lo cual permite un flujo de mercancías más ágil y seguro, optimizando las operaciones portuarias y reduciendo los tiempos de espera (Autoridad Portuaria de Antwerp, 2021). Esta modernización ha facilitado que Antwerp no solo aumente su capacidad operativa, sino también mejore la calidad de sus servicios, garantizando una mayor seguridad y rapidez en el manejo de carga. La infraestructura renovada y los sistemas de seguridad han sido elementos clave en el éxito del puerto y en su posicionamiento como líder en Europa.

Este enfoque de expansión e innovación ha convertido a Antwerp en un referente en eficiencia y seguridad para otros puertos en la región. Las mejoras han permitido a Antwerp responder eficazmente a la creciente demanda en el tráfico de mercancías y cumplir con los altos estándares que exige el mercado europeo. En contraste, Buenaventura enfrenta importantes limitaciones en cuanto a infraestructura de almacenamiento y sistemas de seguridad, factores que afectan negativamente su capacidad para competir en el mercado internacional. Estas carencias no solo ralentizan el flujo de mercancías en el puerto colombiano, sino que también impactan su capacidad de atraer inversiones y socios comerciales estratégicos. Antwerp, con sus mejoras continuas en infraestructura y seguridad, ofrece un modelo que Buenaventura podría adaptar para fortalecer su propia competitividad en el escenario global.

5.5.3 Caso del Puerto de Singapur

El Puerto de Singapur es reconocido mundialmente por su avanzada infraestructura y su sobresaliente eficiencia operativa. A través de inversiones estratégicas en tecnología de automatización y la implementación de sistemas de gestión de datos en tiempo real, Singapur ha logrado manejar grandes volúmenes de carga de manera rápida y precisa. Estas innovaciones han permitido optimizar el flujo de trabajo en el puerto, reducir

significativamente los tiempos de espera y mejorar la precisión en la gestión de mercancías. La automatización no solo ha agilizado las operaciones, sino que también ha elevado los estándares de calidad en los servicios portuarios, posicionando a Singapur como uno de los puertos más eficientes y confiables a nivel global.

Además, la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (2022) afirma que “la automatización ha sido clave para mejorar la seguridad y reducir los tiempos de espera, optimizando el flujo de trabajo y la competitividad del puerto” (p. 23). Este enfoque innovador en tecnología no solo ha elevado la competitividad de Singapur, sino que ha incrementado la seguridad en las operaciones, minimizando el riesgo de errores y accidentes en el manejo de la carga. Este modelo de automatización representa una referencia para Buenaventura, que enfrenta desafíos de eficiencia y seguridad en sus operaciones. La implementación de tecnologías similares en Buenaventura podría ser fundamental para mejorar su productividad, optimizar el manejo de carga y fortalecer su posición competitiva en el mercado internacional.

5.5.4 Comparación con el Puerto de Buenaventura

Comparado con estos puertos internacionales, el Puerto de Buenaventura enfrenta importantes limitaciones debido a la falta de inversión en infraestructura y tecnología avanzada. Los resultados de este estudio indican que las condiciones actuales de Buenaventura afectan su capacidad para competir a nivel global. La experiencia de estos puertos muestra que una inversión estratégica en infraestructura, sostenibilidad y seguridad puede mejorar significativamente la eficiencia y la competitividad de un puerto.

Estos casos sugieren que el Puerto de Buenaventura podría beneficiarse de un plan de inversión similar, que contemple la modernización de instalaciones, la implementación de sistemas de seguridad avanzados y el uso de tecnología digital para gestionar operaciones. Según la Agencia Nacional de Infraestructura (2023), “la transformación de la infraestructura portuaria no solo optimiza la operatividad de los puertos, sino que también es un catalizador para el desarrollo económico y la integración global” (p. 45). Al adoptar una estrategia similar, Buenaventura no solo mejoraría su desempeño operativo, sino que también fortalecería su rol como motor de desarrollo económico en la región.

Las lecciones de puertos exitosos sugieren que, si bien la infraestructura es esencial, su impacto en la productividad depende de su integración con la tecnología avanzada y la capacitación operativa. Los ejemplos revisados demuestran que una estrategia que combina infraestructura robusta con tecnología y desarrollo de habilidades permite aprovechar plenamente las capacidades del puerto y aumentar la eficiencia operativa. Este enfoque refuerza la hipótesis de que la infraestructura contribuye al desarrollo, pero subraya que su verdadero valor surge al trabajar en sinergia con otros elementos clave. Para el Puerto de Buenaventura, estas lecciones sugieren que una inversión integrada podría transformar su potencial de crecimiento y competitividad en la región.

En conclusión, este capítulo de **Discusión de Resultados** destaca que la seguridad y la modernización de la infraestructura son esenciales para el crecimiento económico y la competitividad del Puerto de Buenaventura. La metodología mixta permitió abordar de manera integral los problemas y desafíos específicos del puerto, confirmando la importancia de un enfoque de seguridad amplio que incluya infraestructura tecnológica y prácticas sostenibles. Los resultados reflejan que el contexto de Buenaventura, caracterizado por problemas de seguridad y falta de inversión tecnológica, difiere notablemente de otros puertos que ya han avanzado en digitalización y resiliencia ambiental.

Este estudio concluye que el Puerto de Buenaventura necesita un enfoque integral que contemple seguridad física y digital, sostenibilidad y modernización tecnológica para alinearse con las tendencias globales y responder a las demandas de un mercado internacional cada vez más competitivo. La implementación de estas estrategias mejoraría la eficiencia operativa y fortalecería su papel como motor de desarrollo económico para la región y el país.

Conclusiones

El objetivo de esta investigación fue proponer alternativas para impulsar el desarrollo económico y la seguridad del Puerto de Buenaventura, con el fin de aumentar su productividad y competitividad en el mercado global. A través de un enfoque metodológico mixto, el estudio exploró los desafíos específicos que enfrenta el puerto en términos de seguridad, infraestructura y sus repercusiones en la economía local. Los resultados obtenidos confirman una relación directa entre la percepción de seguridad, las condiciones de infraestructura y la eficiencia operativa del puerto, elementos que resultan fundamentales para atraer inversión y mejorar su competitividad.

La investigación confirmó la primera hipótesis, que planteaba que la inseguridad impacta negativamente la productividad en el Puerto de Buenaventura. La alta incidencia de actividades delictivas y la falta de medidas de seguridad suficientes crean un entorno que desincentiva la inversión y complica las operaciones logísticas, validando así la necesidad de implementar estrategias integrales de seguridad como base para el crecimiento económico del puerto. Esta relación entre seguridad y productividad se evidenció en los resultados obtenidos a través de las encuestas y entrevistas realizadas.

Además, la segunda hipótesis, que sugería que la infraestructura limitada del puerto afecta su competitividad, fue también confirmada. Los hallazgos muestran que la infraestructura obsoleta, en particular la falta de tecnología avanzada y conectividad restringe la capacidad del puerto para alcanzar estándares internacionales de eficiencia y sostenibilidad. Comparado con puertos internacionales como Rotterdam y Singapur, Buenaventura presenta claras limitaciones que resaltan la importancia de realizar inversiones en modernización, digitalización y prácticas sostenibles. Estos elementos han demostrado ser esenciales para lograr la competitividad en puertos de referencia a nivel global, y su ausencia representa un factor crítico en el rezago de Buenaventura.

Por último, la investigación también respalda la tercera hipótesis, que planteaba que la corrupción tiene un impacto negativo en la capacidad del puerto para atraer inversión y promover el desarrollo económico. La falta de transparencia y el mal uso de recursos han erosionado la confianza de los inversores, limitando las oportunidades de crecimiento y

perpetuando problemas sociales en la región. Esta situación no solo afecta la infraestructura y seguridad del puerto, sino que también contribuye a ciclos de pobreza y desigualdad, reduciendo la calidad de vida de la comunidad local.

En conjunto, los resultados sugieren que, sin un enfoque integral que contemple mejoras en seguridad, modernización de infraestructura y transparencia en la administración, el Puerto de Buenaventura continuará enfrentando desafíos que limitarán su crecimiento y competitividad. La implementación de medidas de seguridad efectivas y una infraestructura más moderna y sostenible podría posicionar al puerto como un centro competitivo y atractivo para la inversión, promoviendo el crecimiento económico de la región. Además, un sistema de gobernanza transparente no sólo fortalecería la confianza de los inversores, sino que también contribuiría a reducir los índices de pobreza y desigualdad, consolidando al puerto como un verdadero motor de desarrollo para la economía colombiana.

En conclusión, la competitividad del Puerto de Buenaventura depende de un enfoque integral que abarque la mejora en seguridad, inversiones en infraestructura y políticas de transparencia. Estos elementos no solo incrementarían la productividad del puerto, sino que también consolidarían su rol como pilar del desarrollo económico del país, alineándolo con las tendencias globales de sostenibilidad y eficiencia. Con un plan de modernización adecuado, Buenaventura podría transformarse en un puerto competitivo y sostenible en el mercado global, generando beneficios significativos tanto para la comunidad local como para la economía nacional en su conjunto.

Recomendaciones

Los hallazgos de esta investigación sobre el Puerto de Buenaventura tienen importantes implicaciones tanto en el ámbito académico como en el sector real, especialmente en la gestión de puertos y la administración de centros logísticos en contextos complejos. Académicamente, este estudio contribuye a la literatura al evidenciar cómo la interrelación entre seguridad, infraestructura y transparencia afecta directamente la competitividad y el desarrollo económico de un puerto. Esto abre la puerta para futuros estudios que busquen analizar variables adicionales, como la adopción de tecnologías avanzadas y el impacto de políticas de gobernanza en entornos portuarios con condiciones socioeconómicas adversas.

En el sector real, la investigación subraya que la seguridad, la infraestructura adecuada y una administración transparente son fundamentales para que un puerto prospere en un contexto de alta competitividad global. Esto es especialmente relevante para empresas que operan en mercados emergentes y en regiones afectadas por conflictos o falta de inversión. El desarrollo de un puerto seguro y eficiente beneficia tanto a las empresas que dependen de él como a la economía local. Para los empresarios y gerentes que enfrentan desafíos similares en sus propios contextos, las siguientes recomendaciones pueden ofrecer una guía:

1. **Fortalecer la Seguridad con Tecnologías Avanzadas:** Se sugiere la implementación de sistemas de vigilancia de última generación, como cámaras de alta resolución, sistemas de control de acceso y monitoreo en tiempo real. Esto no solo ayuda a reducir incidentes de seguridad, sino que también genera un ambiente de confianza para empleados y socios comerciales. Estudios previos en puertos como el de Rotterdam han demostrado que la seguridad integral aumenta la eficiencia operativa y facilita la atracción de inversiones.
2. **Priorizar la Inversión en Infraestructura y Modernización Tecnológica:** La investigación muestra que la infraestructura obsoleta afecta directamente la productividad del puerto. La digitalización, la automatización y el uso de tecnologías como Internet de las Cosas (IoT) y blockchain pueden mejorar significativamente la eficiencia logística, reducir costos y permitir una adaptación más rápida a los cambios

en el comercio global. Se recomienda también fortalecer la infraestructura física y de transporte en Buenaventura, lo que podría replicarse en otras regiones portuarias con problemas de eficiencia.

- 3. Implementar una Gobernanza Transparente:** La corrupción representa uno de los mayores desafíos en el desarrollo del puerto. La transparencia en la gestión y la auditoría interna son esenciales para mejorar la confianza de los inversores y facilitar una colaboración efectiva con el sector privado. Iniciativas de rendición de cuentas, como auditorías periódicas y la participación de la comunidad, son recomendables para asegurar que los recursos destinados al desarrollo portuario se empleen correctamente y en beneficio de toda la región.

Limitaciones de la Investigación y Futuras Líneas de Investigación

A pesar del enfoque exhaustivo, esta investigación presenta algunas limitaciones. La dependencia de percepciones subjetivas sobre seguridad e infraestructura puede introducir sesgos en los resultados, ya que cada individuo experimenta la inseguridad de manera distinta. Además, el análisis se centra exclusivamente en el Puerto de Buenaventura, lo cual limita la posibilidad de generalizar los resultados a otros puertos o contextos con diferentes características.

Para futuros estudios, sería beneficioso expandir el análisis a otros puertos en América Latina o en países con contextos similares para realizar comparaciones y verificar si los hallazgos de Buenaventura son aplicables en diferentes entornos. Además, explorar el papel de la digitalización y las tecnologías avanzadas, junto con las políticas de transparencia, podría proporcionar una visión más detallada de cómo estos factores contribuyen a la competitividad portuaria. Finalmente, se recomienda realizar estudios longitudinales que permitan evaluar los efectos de las intervenciones en seguridad e infraestructura a largo plazo, lo que ayudaría a generar un marco de buenas prácticas replicable en otros puertos del mundo.

En resumen, aunque este estudio aporta un análisis detallado de los problemas de Buenaventura, futuras investigaciones pueden ampliar este alcance para abordar otros

elementos que contribuyan al desarrollo portuario sostenible y competitivo en el contexto global.

Referencias

- Agencia Nacional de Infraestructura. (2023). *Informe de gestión 2023: Transformación de infraestructura concesionada para el desarrollo sostenible*. Agencia Nacional de Infraestructura. Recuperado de https://www.ani.gov.co/sites/default/files/informe_de_gestion_2023.pdf
- Alarcón, J. (2024). *Puertos de Colombia: ¿a qué retos se enfrentan?* Dirección de Asuntos Económicos. ANALDEX. Recuperado de <https://analdex.org/2024/01/11/puertos-de-colombia-a-que-retos-se-enfrentan/#:~:text=Colombia%20cuenta%20con%2010%20zonas,el%20Pac%C3%A9Dfico%3A%20Buenaventura%20y%20Tumaco.>
- Alsema, A. (2021). *The wars for Colombia's cocaine containers | Part 1: Buenaventura*. Colombia Reports. Recuperado de <https://colombiareports.com/amp/the-wars-for-colombias-cocaine-containers-part-1-buenaventura/>
- Asociación Nacional de Comercio Exterior. (2024). *Retos que enfrentan los puertos colombianos en materia de seguridad y competitividad*. Asociación Nacional de Comercio Exterior.
- APA (2017). *Ethical Principles of Psychologists and Code of Conduct*. American Psychological Association. Recuperado de <https://www.apa.org/ethics/code>
- Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur. (2022). *Annual report: Port automation and efficiency*. Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur. Recuperado de <https://www.mpa.gov.sg/staticfile/Cwp/assets/AR/2022/index.html>
- Autoridad Portuaria de Antwerp. (2021). *Expansión y modernización de la infraestructura portuaria de Antwerp*. Autoridad Portuaria de Antwerp. Recuperado de https://www.aivp.org/wp-content/uploads/2021/01/Port-Center-Guide-Short-Version-Spanish-October-2019_adherent.pdf

- Ayala, M. (2015). *El reto de los principales puertos marítimos en Colombia*. (Artículo de Reflexión con Fines de Grado, Universidad de San Buenaventura. Recuperado de <https://bibliotecadigital.usb.edu.co/server/api/core/bitstreams/99190a7b-2df2-4aed-a50c-324c526b252d/content>
- Barbosa, J. (2022). *El puerto de Buenaventura en la reconfiguración de la cadena global de valor post pandémica*. Revista Sociedad y Economía No. 47. Sep-Dic 2022. Recuperado de https://sociedadyeconomia.univalle.edu.co/index.php/sociedad_y_economia/article/view/11456/15225
- Berechman, J., Ozmen, D., & Ozbay, K. (2006). *The impact of infrastructure on economic development: The case of port expansion*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 40(1), 107-121.
- BID (2021). *Informe Anual: Reseña del año 2021*. Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Informe-anual-del-Banco-Interamericano-de-Desarrollo-2021-Resena-del-ano.pdf>
- Brigard Urrutia (2021). *Government measures to reactivate the seaport of Buenaventura*. Brigard Urrutia. Recuperado de <https://www.bu.com.co/en/insights/noticias/government-measures-reactivate-seaport-buenaventura>
- Buenaventura Cómo Vamos (2024). *Informe de Calidad de Vida Buenaventura 2022-2023. Construyendo el futuro con datos*. Buenaventura Cómo Vamos. Recuperado de <https://www.buenaventuracomovamos.org/wp-content/uploads/2024/08/Informe-de-Calidad-de-Vida-Buenaventura-2022-2023.pdf>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2011). *Digitalización y competitividad en los puertos colombianos*. Cámara de Comercio de Bogotá, Centro de Conocimiento.

Cámara de Comercio de Buenaventura (2011). *Indicadores de ingresos y empleo en Buenaventura*.

Cámara de Comercio de Cali (2023a). *Informe anual de carga y operaciones portuarias en Buenaventura*.

Cámara de Comercio de Cali (2023b). *Buenaventura: el Puerto de Colombia*. Enfoque Competitivo. Informe #135. Grupo de Estudios Empresariales y de Competitividad. Recuperado de <https://www.ccc.org.co/inc/uploads/2023/06/Enfoque-Buenaventura-VF.pdf>.

Carro, R. & González, D. (s.f.). *Productividad y Competitividad*. Universidad Nacional de Mar del Plata. Recuperado de https://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/1607/1/02_productividad_competitividad.pdf

Centro Nacional de Memoria Histórica (2015). *Buenaventura: Un puerto sin comunidad*. Centro Nacional de Memoria Histórica. Recuperado de <https://centrodememoriahistorica.gov.co/buenaventura-un-puerto-sin-comunidad-2/>

CEPAL (2018). *Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe 2018*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46419-informe-la-actividad-portuaria-america-latina-caribe-2018>

CEPAL. (2023). *Los puertos de América Latina y el Caribe y el riesgo climático: impactos en su infraestructura y posibles medidas de adaptación*. Facilitación, comercio y logística en América Latina y el Caribe, boletín 397, número 1. Recuperado de

<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/97ee0fad-8154-488f-9c0f-2704116cb5c1/content>

Cochran, W. (1977). *Sampling Techniques* (3rd ed.). John Wiley & Sons. Recuperado de https://fsapps.nwgc.gov/gtac/CourseDownloads/IP/Cambodia/FlashDrive/Supporting_Documentation/Cochran_1977_Sampling%20Techniques.pdf

Comisión de la Verdad (2019). *Buenaventura, un territorio lleno de contrastes*. Recuperado de <https://web.comisiondelaverdad.co/actualidad/noticias/buenaventura-los-contrastes-del-puerto-pobreza>

Comisión de la Verdad (2022). *Caso «Violencia urbana, reconfiguración paramilitar y expansión portuaria en Buenaventura»* Comisión para el Esclarecimiento de la Verdad, la Convivencia y la No Repetición. Capítulo de Territorios. Recuperado de <https://www.comisiondelaverdad.co/caso-violencia-puerto-buenaventura>

Comisión de la Verdad (s.f.). *Caso 57/Violencia urbana en Buenaventura*. Colombia adentro. Recuperado de <https://www.comisiondelaverdad.co/caso-57-violencia-urbana-en-buenaventura>

Compliance (2022). El índice de Percepción de la Corrupción 2023: Un análisis global, Risk Compliance. Recuperado de <https://www.compliance.com.co/el-indice-de-percepcion-de-la-corrupcion-2023-un-analisis-global/>

Creswell, J. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4th ed.). Sage. Recuperado de https://www.ucg.ac.me/skladiste/blog_609332/objava_105202/fajlovi/Creswell.pdf

DANE (2020). La información del DANE en la toma de decisiones de los municipios del país:

Buenaventura, Valle del Cauca. Recuperado de

<https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/planes-desarrollo-territorial/100320-Info-Alcaldia-Buenaventura.pdf>

DANE. (2003). *Encuesta de Hogares*. Recuperado de

<https://microdatos.dane.gov.co/index.php/catalog/100/pdf-documentation>

DNP (2023a). Política Nacional Portuaria: modernización y sostenibilidad de la actividad portuaria y su articulación con el territorio. Departamento Nacional de Planeación, CONPES 4118.

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4118.pdf>

Dillman, D., Smyth, J., & Christian, L. (2014). *Internet, phone, mail, and mixed-mode surveys: The tailored design method*. John Wiley & Sons. Recuperado de

<https://www.wiley.com/en-fr/Internet%2C+Phone%2C+Mail%2C+and+Mixed-Mode+Surveys%3A+The+Tailored+Design+Method%2C+4th+Edition-p-9781118456149>

Dirección General Marítima. (2019). *Fortalecimiento de la seguridad marítima integral en Colombia*. Dirección General Marítima.

El Espectador (2023). Buenaventura: de la guerrilla y los 'paras' a la hecatombe criminal de las bandas. El Espectador. Recuperado de <https://www.elespectador.com/colombia-20/informe-final-comision-de-la-verdad/buenaventura-el-reciclaje-de-violencia-que-dio-origen-a-shottas-y-espartanos-paramilitares/>

El Heraldo (2022). Enfrentamiento en Buenaventura sería por el control del tráfico de drogas.

El Heraldo. Disponible

<https://www.elheraldo.co/nacional/2022/08/31/enfrentamiento-en-buenaventura-seria-por-control-de-trafico-de-drogas/>

El País (2012). Dragado del canal de acceso al puerto sería a 15 metros de profundidad.

Redacción de El País Buenaventura. Recuperado de

<https://www.elpais.com.co/valle/dragado-del-canal-de-acceso-al-puerto-seria-a-15-metros-de-profundidad.html>

El País (2022). *Corrupción en Buenaventura*. El País. Recuperado de

<https://www.elpais.com.co/especiales/corruccion-en-buenaventura/index.html>

El País (2023a). *Desempleo en Buenaventura*. El País. Recuperado de

<https://www.elpais.com.co/opinion/molino-de-papel/desempleo-en-buenaventura.html>

El País (2023b). Buenaventura está en ‘riesgo extremo’ por presencia de grupos armados

ilegales. El País. Recuperado de [https://www.elpais.com.co/judicial/buenaventura-](https://www.elpais.com.co/judicial/buenaventura-esta-en-riesgo-extremo-por-presencia-de-grupos-armados-ilegales-1333.html)

[esta-en-riesgo-extremo-por-presencia-de-grupos-armados-ilegales-1333.html](https://www.elpais.com.co/judicial/buenaventura-esta-en-riesgo-extremo-por-presencia-de-grupos-armados-ilegales-1333.html)

Eslava, M. (2016). *Eficiencia portuaria en Colombia: Un análisis de su impacto en el comercio exterior*. Editorial ABC.

FEM (2016). *¿Qué es la competitividad?* Foro Económico Mundial. Recuperado de

<https://es.weforum.org/stories/2016/10/que-es-la-competitividad/>

Field, A. (2013). *Discovering statistics using IBM SPSS statistics* (4th ed.). Sage. Recuperado de <https://www.scirp.org/reference/ReferencesPapers?ReferenceID=2046660>

Fonseca, L., Muñoz, R., & Cleves, G. (2011). *Mejoramiento continuo en puertos colombianos: Un análisis de inversión, tecnología y gestión de calidad*. Revista de Economía y Gestión, 15(3), 45-60.

Global Maritime Forum. (2022). *The Future of Global Trade and the Role of Ports*.

Gobierno de Buenaventura (2022). Buenaventura Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico. Recuperado de <https://www.buenaventura.gov.co/articulos/buenaventura-distrito-especial-industrial-portuario-biodiverso-y-ecoturistico>

Gobernación del Valle del Cauca (2024). Diálogos sobre paz territorial en Buenaventura. Recuperado de <https://www.valledelcauca.gov.co/gestionpaz/publicaciones/81281/dialogos-sobre-paz-territorial-en-buenaventura/>

Gómez, P. (2021). *Actos ilícitos en el puerto de Buenaventura y la norma BASC*. Universidad Militar Nueva Granada. Recuperado de <https://repository.unimilitar.edu.co/server/api/core/bitstreams/d1906cee-15d5-4dce-8b1e-94be2d2455b2/content>

González, A., & Pérez, J. (2021). *Impacto de la inseguridad en la productividad portuaria en América Latina*. Revista de Estudios Portuarios, 24(2), 100-115.

Grupo Banco Mundial (2023). Combating Corruption. Recuperado de <https://www.worldbank.org/en/topic/governance/brief/combating-corruption>

Guevara, P. (2024). Tendencias en la inversión en infraestructura en Buenaventura: Desarrollos y su Impacto. Revista Empresarial del Pacífico. Recuperado de <https://larepp.com/infraestructura/tendencias-en-la-inversion-en-infraestructura-en-buenaventura-nuevos-desarrollos-y-su-impacto/>

- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6ta ed.). McGraw-Hill.
- Human Right Watch (2014). La crisis de Buenaventura. Human Right Watch. Recuperado de <https://www.hrw.org/es/report/2014/03/20/la-crisis-en-buenaventura/desapariciones-desmembramientos-y-desplazamiento-en-el>
- Human Right Watch (2015). Informe Mundial 2015: Colombia. Human Right Warch. Recuperado de <https://www.hrw.org/es/world-report/2015/country-chapters/world-report-2015-colombia>
- ICEX (2023). Informe sobre el puerto de Rotterdam. Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en la Haya. Recuperado de https://www.icex.es/content/dam/es/icex/oficinas/061/documentos/2023/05/anexos/O_D_Informe%20sobre%20el%20puerto%20de%20R%C3%B3terdam%202023_REV.pdf
- INVIAS (2023). *En tiempo récord, concluyó dragado de mantenimiento en el canal de acceso al puerto de Buenaventura*. INVIAS. Recuperado de <https://www.invias.gov.co/index.php/sala/noticias/5185-en-tiempo-record-concluyo-dragado-de-mantenimiento-en-el-canal-de-acceso-al-puerto-de-buenaventura>
- Jimenez, F & Lahura, E. (1999). La nueva teoría del comercio internacional. Pontificia Universidad Católica del Perú. p. 11-15. Recuperado de <http://files.pucp.edu.pe/departamento/economia/DDD149.pdf>
- Kvale, S. (2007). *Doing Interviews*. Sage. Recuperado de <https://methods.sagepub.com/book/doing-interviews>
- Lozano Batalla, R. (2011). *Crónicas Históricas de Buenaventura*. Biblioteca del Banco de la República.

- Maersk (2024). Update on capacity constraints affecting inland in Buenaventura Colombia-Maersk. Recuperado de <https://www.maersk.com/news/articles/2024/08/09/update-on-capacity-constraints-affecting-inland-in-buenaventura-colombia>
- Ministerio de Defensa Nacional (2023). Estadísticas Anuales de Transporte Marítimo en Colombia 2021-2022. Dirección General Marítima. Recuperado de <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/noticias/PDFA%20Estad%20C3%ADstica%20Anuales%20de%20Transporte%20Mar%20C3%ADtimo%20en%20Colombia%202022.pdf>
- Moloney, A. (2024). Welcome to Buenaventura, Colombia's most violent city. Thomson Reuters Foundation News. Recuperado de <https://news.trust.org/slideshow/?id=e179f2c3-4b9b-4256-a2ea-2b2896ba64ef>
- Montaño, F., & Nieto, P. (2018). *Seguridad y desarrollo en los puertos de América Latina: El caso de Buenaventura*. Journal of Maritime Economics, 12(1), 20-34.
- Montaño, J. & Nieto, L. (2018). Factores internos que afectan la competitividad internacional del puerto de Buenaventura, Colombia. Libre Empresa 29. (p. 103-118). Recuperado de <https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/libreempresa/article/view/3159>
- Monterrosa, C. & Salcedo, J. (2017). Competitividad de los puertos, desde un punto de vista del factor de infraestructura física. Corporación Universitaria del Caribe - CECAR. Recuperado de <https://repositorio.cecar.edu.co/server/api/core/bitstreams/064cdee2-b516-4657-b893-64909eb021e2/content>
- Morse, J. (1994). *Designing funded qualitative research*. In N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (Eds.), *Handbook of Qualitative Research* (p. 220-235). Sage. Recuperado de <https://psycnet.apa.org/record/1994-98625-012>
- Nexus Integra (s.f). *Puertos inteligentes: la transformación del sector portuario*. Smart City, Transformación Digital. Recuperado de <https://nexusintegra.io/es/puertos-inteligentes-la-transformacion-sector-portuario/>

- Ordoñez, L. (2020). La pobreza en Buenaventura y la actividad portuaria. (Caso de Estudio, Politécnico Gran Colombiano). Recuperado de <https://alejandria.poligran.edu.co/bitstream/handle/10823/2998/EC%20-%20Marinela%20Ord%C3%B3n%20B1ez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Organización Mundial del Comercio (2021). *Transporte marítimo*. Servicios: Sector por Sector. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/transport_s/transport_maritime_s.htm#:~:text=Calificado%20a%20menudo%20de%20%22alma.del%20volumen%20del%20comercio%20mundial.
- Pérez, G. (2007). Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura. Documento de trabajo sobre la Economía Regional. Banco de la República. Recuperado de <https://repositorio.banrep.gov.co/server/api/core/bitstreams/8490418b-af9d-40c6-9f37-5d4c0cb260b1/content>
- Programa Buenaventura Cómo Vamos. (2023). *Encuesta de Percepción Ciudadana*. Recuperado de <https://www.buenaventuracomovamos.org/wp-content/uploads/2024/06/Encuesta-de-Percepcion-Ciudadana-EPC-2023-version-completa.pdf>
- Ramírez, M., García, J., Hahn, L., Melo, L... Zárate, H. (2021). La inversión en infraestructura de transporte y la economía colombiana. *Ensayos sobre Política Económica*. N. 99 05/2021. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/351727662_La_inversion_en_infraestructura_de_transporte_y_la_economia_colombiana

Semana (2024). Así se convirtió Buenaventura en el segundo puerto más eficiente de América Latina. Redacción Semana. Recuperado de <https://www.semana.com/mejor-colombia/articulo/asi-se-convirtio-buenaventura-en-el-segundo-puerto-mas-eficiente-de-america-latina/202458/>

Sen, A. (1999). Desarrollo y Libertad. Editorial Planeta. Disponible https://indigenasdelperu.wordpress.com/wp-content/uploads/2015/09/desarrollo_y_libertad_-_amartya_sen.pdf

Sinisterra, L & Valencia, I. (2020). *Orden social y violencia en Buenaventura: entre el outsourcing criminal y la construcción de paz desde abajo*. Revista CS. Núm 32: Septiembre-diciembre 2020. Recuperado de https://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/revista_cs/article/view/3650

Superintendencia de Puertos y Transporte (2015). *Informe de Gestión 2015*. Ministerio de Transporte. Recuperado de https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Planeacion_Gestion/InformeGestion2015.pdf

Transparency International. (2019). *Informe sobre corrupción en el sistema portuario de América Latina*. Recuperado de <https://www.transparency.org>

Transparency International (2024). índice de percepción de la corrupción 2023: el debilitamiento de los sistemas de justicia deja la corrupción sin controles. Recuperado de <https://www.transparency.org/es/press/cpi2023-corruption-perceptions-index-weakening-justice-systems-leave-corruption-unchecked>

Weikert, F. (2021). *Infraestructura resiliente: un imperativo para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe*. Serie Comercio Internacional, (160). Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/46646-infraestructura-resiliente-un-imperativo-desarrollo-sostenible-america-latina>

Zepeda, R., Ángeles, M., & Carrillo, T. (2017). *Infraestructura y crecimiento económico en puertos: La importancia de la inversión y la seguridad*. *Economía y Sociedad*, 18(4), 245-262.

Zona Franca del Pacífico (2023). El Puerto de Buenaventura: motor del comercio exterior. Zona Franca del Pacífico. Recuperado de <https://www.zonafrancadelpacifico.com/es/puerto-buenaventura-ecoficiente-valle-cauca-comercio-internacional/>

Anexos

Anexo

1

Encuesta a los trabajadores del Puerto de Buenaventura

Sección	Pregunta	Propósito
1. Datos Generales	- Edad, Género, Años trabajando en el puerto, Área de trabajo	Obtener un perfil básico del encuestado que permita analizar las respuestas en función de su rol y experiencia dentro del puerto.
2. Seguridad	- ¿Cómo calificaría las condiciones de seguridad en el puerto?	Conocer cómo los trabajadores perciben el nivel de seguridad actual y si es un factor que consideran positivo o negativo.
	- ¿Cree que la inseguridad actual afecta negativamente la productividad de su trabajo?	Evaluar si los trabajadores ven una relación directa entre la seguridad y la eficiencia/productividad en sus labores diarias.
	- ¿Qué medidas de seguridad considera que podrían implementarse para mejorar la productividad en el puerto?	Obtener propuestas de mejoras en seguridad desde la perspectiva de los empleados, quienes experimentan de primera mano los efectos de la inseguridad.
	- ¿Considera que mejorar la seguridad en las rutas de acceso al puerto influiría positivamente en la productividad del puerto?	Examinar si los trabajadores creen que la seguridad externa, es decir, en las rutas de acceso, influye en la productividad y operatividad dentro del puerto.
3. Economía y Productividad	- ¿Cree que la falta de inversión en infraestructura del puerto afecta su productividad?	Medir si los trabajadores ven la falta de inversión en infraestructura como un obstáculo para el buen desempeño de las operaciones.
	- ¿Qué inversiones económicas cree que deberían priorizarse para mejorar la productividad del puerto?	Identificar las áreas clave de inversión, según los trabajadores, para elevar la productividad (infraestructura, tecnología, capacitación, etc.).
	- ¿Considera que la inseguridad afecta las inversiones en el puerto y su entorno?	Evaluar si los trabajadores perciben que la inseguridad en el puerto disuade la llegada de inversiones que podrían beneficiar la productividad.
	- ¿Qué medidas económicas podrían implementarse para mejorar la competitividad y productividad del puerto?	Recoger las sugerencias de los trabajadores sobre acciones económicas concretas que podrían mejorar la productividad del puerto, como alianzas público-privadas, incentivos fiscales, modernización de procesos administrativos, entre otras.

Nota: Elaboración Propia

Anexo

2

Entrevista Semiestructurada para Pilotos de Buques

Sección	Pregunta	Propósito
1. Información General	¿Cuántos años lleva operando como piloto en el Puerto de Buenaventura?	Conocer la experiencia del entrevistado y el tiempo que ha estado vinculado al puerto, lo que puede influir en la percepción sobre seguridad y productividad.
	¿Con qué frecuencia trabaja en este puerto?	Evaluar la familiaridad del piloto con las operaciones diarias y la evolución de las condiciones del puerto.
	¿Cómo describiría la importancia del Puerto de Buenaventura para el comercio en la región?	Obtener una visión general de la relevancia económica del puerto desde el punto de vista del entrevistado.
2. Seguridad y Productividad	¿Cómo describiría las condiciones de seguridad actuales en el puerto?	Identificar las percepciones actuales sobre la seguridad y cómo puede estar afectando las operaciones comerciales.
	¿Cree que la inseguridad en Buenaventura afecta directamente la productividad y eficiencia del puerto? ¿De qué manera?	Explorar el impacto directo que tiene la inseguridad en la capacidad operativa y los tiempos de respuesta del puerto.
	¿Qué medidas o alternativas de seguridad podrían implementarse para mejorar la productividad del puerto?	Recabar sugerencias específicas sobre acciones de seguridad que podrían mejorar las operaciones y reducir riesgos.
	¿Considera que aumentar la seguridad en las rutas marítimas y terrestres aledañas al puerto podría impactar positivamente en la velocidad y eficiencia de las operaciones comerciales?	Evaluar la relación entre la seguridad en las rutas de acceso y la operatividad dentro del puerto, y su efecto en la productividad.
	¿Qué impacto cree que tendría una mayor cooperación entre las autoridades locales, portuarias y privadas para la seguridad en el puerto?	Explorar la posibilidad de coordinación entre actores clave para mejorar la seguridad y la productividad.
3. Economía y Productividad	¿Qué factores económicos o logísticos limitan la competitividad del Puerto de Buenaventura en comparación con otros puertos?	Identificar barreras económicas o logísticas que limitan la competitividad del puerto.
	¿Cómo podrían mejorar las inversiones en infraestructura y tecnología para aumentar la productividad del puerto?	Obtener sugerencias sobre inversiones que podrían mejorar la productividad a través de infraestructuras clave.
	¿Cree que la modernización del equipo portuario y la capacitación del personal podrían tener un impacto positivo en la productividad?	Explorar la relación entre modernización de instalaciones, capacitación del personal y aumento en la productividad.
	¿Qué alternativas ve factibles para fomentar un entorno más competitivo y productivo en el puerto, en términos de gestión económica?	Recoger propuestas económicas que podrían aplicarse para optimizar la competitividad del puerto.
	¿Considera que mejorar la seguridad en el puerto aumentaría las oportunidades de inversión económica en la zona?	Evaluar si una mayor seguridad influiría en la atracción de inversiones para el desarrollo económico.

Nota: Elaboración Propia

Anexo

Entrevista piloto de buque

Pregunta	Respuesta
¿Cuántos años lleva operando como capitán en el Puerto de Buenaventura?	30 años como capitán de remolcador y como marino 40 años
¿Cómo describiría la importancia del Puerto de Buenaventura para el comercio en la región?	Es el primer puerto del país, donde se recibe el 60% de la mercancía que ingresa al país
¿Cómo describiría las condiciones de seguridad actuales en el puerto?	Dentro del puerto, para mejorar la seguridad, faltaría tener mayor tecnología y vigilancia
¿Cree que la inseguridad en Buenaventura afecta directamente la productividad y eficiencia del puerto? ¿De qué manera?	No responde específicamente en este punto.
Desde su perspectiva, ¿qué medidas o alternativas de seguridad podrían implementarse para mejorar la productividad del puerto?	Mayor inversión privada y seguridad a nivel local
¿Considera que aumentar la seguridad en las rutas marítimas y terrestres aledañas al puerto podría impactar positivamente en la velocidad y eficiencia de las operaciones comerciales?	El problema en las rutas marítimas es la baja profundidad del canal, que limita la entrada de los buques. Se necesita una profundidad de 16 metros con baja marea para mejorar las operaciones y la seguridad en rutas.
¿Qué impacto cree que tendría una mayor cooperación entre las autoridades locales, portuarias y privadas para la seguridad en el puerto?	Sería positivo; mayor inversión privada y seguridad a nivel local
¿Qué factores económicos o logísticos limitan la competitividad del Puerto de Buenaventura en comparación con otros puertos?	Los problemas actuales del puerto son la desconfianza en el gobierno de turno, la falta de inversión, y que la entrada de mercancía ha bajado en un 40%
En su opinión, ¿cómo podrían mejorar las inversiones en infraestructura y tecnología para aumentar la productividad del puerto?	Mejorar la inversión para profundizar el canal, permitiendo que la mercancía de países asiáticos llegue directamente a Buenaventura y convertirlo en un puerto de acopio y distribución para América dada su posición estratégica
¿Cree que la modernización del equipo portuario y la capacitación del personal podrían tener un impacto positivo en la productividad?	Sí, el uso de equipos de última tecnología aumentaría la eficiencia en el servicio
¿Qué alternativas ve factibles para fomentar un entorno más competitivo y productivo en el puerto, en términos de gestión económica?	Alianzas para una mejor coordinación entre autoridades locales y portuarias
¿Considera que mejorar la seguridad en el puerto aumentaría las oportunidades de inversión económica en la zona?	Sí, porque generaría confianza para que el comercio se active y la corrupción y el clientelismo desaparezcan

Nota: Elaboración Propia