

UNIVERSIDAD SANTO TOMAS

Resultado de imagen para universidad santo tomas logo

**BUENAVENTURA Y VALPARISO: ANALISIS DEL DESARROLLO
ECONOMICO Y SOCIAL QUE GENERAN LOS PUERTOS MARITIMOS A LAS
CIUDADES.**

Trabajo de grado que se presenta como requisito para obtener título de:

Administrador de Empresas

Presentado por:

Angie Lorena Gutierrez Guaitero

Nestor Eduardo Perez Céspedes

Bogotá, Noviembre de 2018

Tabla de contenido

1. Tema de investigación

2

1.1.Presentación

3

1.2.Objetivos Generales

3

2. Introducción

4

3. Metodología

6

4. Resultados

7

4.1 Discusión

10

4.2 Diagrama de causa y efecto

13

5.Conclusiones

15

6.Referencias

16

Anexo: Diario periplo cono sur

17

Tablas

Tabla 1: Índices socioeconómicos ciudad Valparaíso 2017

10

Tabla 2: comparativo Puerto de Valparaíso (Chile) vs Puerto de Buenaventura (Colombia) según indagaciones realizada

11

Figuras

Figura 1. Diagrama de Causa y Efecto en Buenaventura

13

1. Tema de investigación

Análisis del impacto social y económico que existe actualmente en las ciudades de Valparaíso y Buenaventura, teniendo en cuenta que las dos ciudades cuentan con puertos.

1. Presentación

A raíz de la visita académica realizada al puerto de Valparaíso (Chile) y del recorrido turístico que se realizó en las ciudades aledañas como Valparaíso y Viña del mar, fue posible contrastar la notable brecha que existente entre una ciudad portuaria como Buenaventura (Colombia) y la ya mencionada ciudad de Valparaíso (Chile), en

cuanto al nivel de desarrollo social y económico para la sociedad porteña de cada ciudad.

Por tanto, se pretende sustentar dichas percepciones a través del siguiente análisis, en donde se realizara una prospección y comparación entre la ciudad de Valparaíso (Chile) y la ciudad de Buenaventura (Colombia), a fin de identificar las diferencias a nivel de impacto socioeconómico que existen entre estas dos ciudades; y así determinar si dichas diferencias se generan por la actividad portuaria ejercida.

1. Objetivos Generales

- Conocer la historia y el desarrollo social y económico de las ciudades donde se encuentran ubicados los puertos, objetos de estudio.
- Analizar y comprender la logística portuaria que tiene actualmente el puerto de Buenaventura frente al puerto de Valparaíso.
- Evaluar el impacto social y económico que genera los puertos objetos de estudio en las ciudades donde se encuentran situados.
- Tomar las respectivas conclusiones que se genere durante el desarrollo del trabajo, con el fin aclarar el tema de investigación propuesto.

2. Introducción

La historia portuaria de Valparaíso data entre 1810 y 1831. En esa época construyeron otros atracaderos y en 1832 se levantaron los primeros almacenes francos para el depósito de cargas provenientes de Europa y Asia. Años más tarde, en 1960, se denomina Empresa Portuaria de Chile, Emporchi, una entidad administrativa central y

autónoma. Debido al crecimiento del comercio exterior chileno y la evolución tecnológica, se vieron obligados a invertir en infraestructura y equipamiento, convirtiéndolo así en la segunda ciudad porteña de Chile y en uno de los puertos con un modelo logístico más eficiente del continente Suramericano y el mundo, ya que cuenta con un modelo logístico sólido, único en su clase en Chile, que permite controlar la cadena logística-portuaria en forma eficiente. Este modelo está soportado en un sistema de información pionero en Chile llamado SILOGPORT, desarrollado in-house y que interconecta a todos los actores de la cadena logística-portuaria, tanto públicos como privados. A través de este modelo logístico el flujo de la carga, el de los procesos documentales y de información fluyen sincronizadamente.

En cuanto al puerto de Buenaventura, este fue fundado el 17 de marzo de 1994. Debido a un marco de privatización de la actividad portuaria, el 21 de diciembre de 1993 se constituyó la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., que por decreto presidencial, el 17 de marzo de 1994, paso a ser la concesión para la administración del Terminal Marítimo de Buenaventura durante 20 años. Hoy en día, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. es una empresa de economía mixta, regida por el derecho privado. El 83% de su participación accionaria pertenece a empresarios privados conformados por importadores, exportadores, operadores portuarios, líneas navieras, gremios, ex trabajadores portuarios y personas naturales. El 15% restante está en manos del sector público integrado por la Alcaldía de Buenaventura y el 2% para el Ministerio de Transporte.

3. Metodología

El presente estudio surge de la necesidad de conocer y analizar el desarrollo económico y social que tiene una ciudad privilegiada con un puerto comercial marítimo, teniendo en cuenta que según los informes emitidos por la CEPAL, aquellas ciudades portuarias generan un eminente desarrollo social y económico para las comunidades aledañas al puerto; y así adquieren mayor relevancia en sus propias regiones, obteniendo una mayor producción y competitividad, lo que a su vez dinamiza el proceso de globalización de las mismas.

Para contextualizar lo descrito anteriormente, se realizará un análisis comparativo del desarrollo económico y social para la ciudad de Valparaíso, ubicada en Chile y la ciudad de Buenaventura, ubicada en Colombia y el impacto que tiene el puerto en cada una de ellas. Es importante destacar que ambos puertos se encuentran ubicados dentro del ranking portuario realizado por la CEPAL en el año 2016, de los 25 puertos más importantes de América Latina y el Caribe, donde el puerto de Valparaíso ocupa la posición número 18, mientras que el puerto de Buenaventura ocupa la posición número 19.

Adicional a lo anterior, cabe resaltar que el presente trabajo se consolidó con fuentes bibliográficas obtenidas de las bases de datos que suministran la Universidad Santo Tomás, análisis e informes generados de la página oficial de la CEPAL, así como el registro fotográfico obtenido de la experiencia académica al visitar el puerto de

Valparaíso, en Chile.

4. Resultados

El puerto de Buenaventura fue fundado en 1540, en donde sus orígenes fueron netamente como puerto fluvial y no marítimo. Trecientos años después se estableció como puerto marítimo, siendo así el principal puerto del pacífico de Colombia por el cual se exporta el 80 % del café y el 60 % de todo el comercio internacional marítimo de Colombia. Según el Ministerio de Comercio Exterior (2016) se transportaron más de 864.749 Toneladas, lo que generó ingresos de aproximadamente 110 millones USD a la ciudad de Buenaventura por su actividad portuaria, destinando 2,4 millones USD a impuestos, según cifra emitida por la DIAN (2017), convirtiéndolo en el decimoctavo puerto con más movimiento de contenedores en Latinoamérica.

Ahora bien, hay que tener en cuenta que Buenaventura no solo tiene uno de los puertos más importante de Colombia y Latinoamérica, sino que también es una ciudad que hace parte del Valle del Cauca, uno de los departamentos más prósperos junto con Antioquia y Cundinamarca. Sin embargo, y a pesar de estas particularidades, cuenta con una de las poblaciones más pobres del país. La privatización, características geográficas y el legado histórico han sido uno de los principales factores determinantes que han influido negativamente en el desarrollo económico y social de la ciudad.

Así mismo, uno de los indicadores del deterioro de las condiciones sociales de la población del puerto son los índices de educación, ya que el nivel educativo alcanzado en

Buenaventura es básica primaria y en Cali básica secundaria. Este bajo nivel de escolaridad a nivel local, implica que disminuya la demanda de mano de obra no calificada ante el proceso de modernización portuaria que requiere, y que por el contrario, se deba buscar fuerza de trabajo calificada por fuera de Buenaventura, porque en la mayoría de los casos no se encuentra en el municipio.

Por otro lado, y como bien se sabe, la demanda de mano de obra del municipio por parte de la SPRB (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A) es más reducida en comparación con la extinta Colpuertos, que para la década de 1980 ofrecía 6000 empleos, entre directos e indirectos, para una población de 180.000 habitantes. Colpuertos, como principal fuente de empleo del municipio y sumado a la alta remuneración (que incluso llegó a ser una de las mejores del país), generaba un efecto positivo en la economía del mismo. En la actualidad, hay que tener en cuenta que la población se ha incrementado a casi el doble, mientras que los empleos generados en el puerto se han reducido a la mitad, y gran parte de éstos ofrecen condiciones laborales precarias en términos de la remuneración. Teniendo en cuenta lo anterior, es posible concluir que una de las causas de la pobreza en este lugar es el alto índice de desempleo y según expertos, este no es posible reducirlo únicamente a través de las actividades portuarias, sino que además se deben utilizar otros sectores productivos con gran potencial, tales como el forestal y el pesquero, los cuales podrían absorber gran parte del exceso de la mano de obra que existe actualmente en Buenaventura.

Finalmente, es importante resaltar que Buenaventura se ha convertido en un sitio

estratégico para el secuestro, el narcotráfico y todas aquellas actividades ilegales, asociadas a la disputa por el control territorial, que han generado un clima de violencia e inseguridad generalizado. Algunas cifras dan cuenta de la vulnerabilidad de los derechos fundamentales y la poca gobernabilidad que tienen las administraciones municipales para garantizarlos.

Ahora bien, por otro lado tenemos a la ciudad de Valparaíso, la cual fue fundada entre 1810 y 1831, época donde se construyeron otros muelles. Ya hacia 1832 se levantaron los primeros almacenes francos para el depósito de cargas provenientes de Europa y Asia. Para 1910 se aprobó la Ley N° 2.390 que asignaba fondos para la construcción de los puertos de Valparaíso y San Antonio, dando paso a la conformación del puerto de Valparaíso, el cual hoy en día transporta más del 30% del comercio exterior chileno al movilizar 884.030 toneladas para el año 2016 y aproximadamente más de 11 millones de toneladas para el año 2017, por lo cual es considerado uno de los puertos con mayor movimiento en la región de Latinoamérica situándose en la posición número 18 del Rankin hecho por la CEPAL, en donde describe los 25 puertos más eficientes de Latinoamérica.

En relación al contexto socioeconómico de esta ciudad con puerto, es deducible por medio de indicadores positivos que reflejan la calidad de vida de sus habitantes, teniendo en cuenta que en cierta medida el factor más contribuyente al desarrollo de esta ciudad es la actividad del puerto de Valparaíso, puesto que dicha actividad atañe consigo misma a factores de desarrollo como inversión, empleos directos e indirectos, mejoras en infraestructura de educación, salud y varios servicios, así como a su ingresos por

contribución fiscal.

Los anteriores Factores se expresan en cifras, teniendo en cuenta los índices socioeconómicos generales de la ciudad de Valparaíso, los cuales se muestran a continuación:

Tabla 1: Índices socioeconómicos ciudad Valparaíso 2017

Fuente: Elaboración propia

4.1 Discusión

Teniendo en cuenta la indagación realizada, se mostrará a través de un cuadro comparativo el resultado del estudio situacional de la condición socioeconómica que existe entre las ciudades portuarias de Buenaventura (Colombia) y Valparaíso (Chile).

Es importante resaltar que los datos tomados como muestra para esta investigación son correspondientes al periodo comprendido entre el año 2016 y el año 2017. Así mismo, se contextualizará la causa raíz de la desigualdad socioeconómica que existe entre las dos ciudades, por medio del diagrama Causa y Efecto, propuesto por Ishikawa.

Tabla 2: comparativo Puerto de Valparaíso (Chile) vs Puerto de Buenaventura (Colombia) según indagaciones realizadas.

Puerto de Valparaíso (Chile)	Puerto de Buenaventura (Colombia)
-------------------------------------	--

En relación a los índices de educación que presenta la ciudad de Valparaíso posee unos índices de escolaridad básica primaria del 26,6% desde los cinco años en adelante y con un 44,6% en educación técnica o media y a su vez con una tasa de 29,8% de educación superior en personas de 25 años en adelante, demuestra que esta ciudad posee un buen plan de educación entre su población y que esta apunta a poseer cada vez una población más calificada mejorando así los índices de calidad de vida entre sus habitantes.

El índice de educación en Buenaventura alcanzado es básica primaria, lo que implica que disminuya la demanda de mano de obra no calificada ante el proceso de modernización portuaria que requiere, y que por el contrario, se deba buscar fuerza de trabajo calificada por fuera de Buenaventura, porque en la mayoría de los casos no se encuentra en el municipio.

Además que la ciudad cuenta con varias universidades para así brindar una mayor cobertura para las prácticas educativas reflejando así una mano de obra local más calificada y eficiente sin necesidad de traer dicha mano de obra del interior de la nación o de las ciudades principales del país como pasa en Colombia, por lo cual la población local de Valparaíso puede acceder más fácil a empleos calificados que oferte las prácticas laborales en la ciudad, lo cual contrasta con una tasa de desempleo del 8,1% de la población, (datos contemplados entre el año 2016 y 2017).

En la actualidad, la población se ha incrementado a casi el doble si se compara con el año 1980, cuando existía la extinta Colpuertos, quien generaba unos 6000 empleos entre directos e indirectos, contribuyendo de esta forma con la economía y el desarrollo de la ciudad.

Ahora los empleos generados en el puerto se han reducido a la mitad, y gran parte de éstos ofrecen condiciones laborales precarias en términos de la remuneración.

Teniendo en cuenta lo anterior, es posible concluir que una de las causas de la pobreza en este lugar es el alto índice de desempleo.

<p>Por ende al haber mayor oportunidad laboral para la población de Valparaíso es evidente que los índices de delincuencia en la ciudad hayan ido en declive mejorando de una manera substancial la seguridad y la calidad de vida para la comunidad pues a pesar de contar con un 0,49% del 9,7% global en participación de tasa de hurtos y robos a residencias de todo Chile.</p>	<p>Buenaventura se ha convertido en un sitio estratégico para el secuestro, el narcotráfico y todas aquellas actividades ilegales, asociadas a la disputa por el control territorial, que han generado un clima de violencia e inseguridad generalizado.</p>
<p>La alcaldía de Valparaíso tiene como meta minimizar dicho índice para los años venideros por medio de prácticas socioeconómicas en donde se tenga una ayuda conjunta entre las entidades privadas como el puerto de Valparaíso que ejecuta programas sociales de inclusión y educación para más de 500 jóvenes de escasos recursos en los próximos seis años.</p>	<p>Existen ciertas condiciones de localización y de características físicas que han afectado el desempeño del municipio en cuanto a desarrollo y crecimiento económico. En la medida en que han existido ciertos factores externos adversos, tales como temperaturas extremas, alta humedad y baja calidad de los suelos.</p>

<p>A su vez dicha empresa planea una ampliación en infraestructura portuaria lo cual generara más de 200 empleos directos para la población, además de los programas del desarrollo e impulso turístico que viene desarrollando la ciudad para así genera mayor empleo directo e indirecto y de esta manera incrementar también el recaudo fiscal de modo que se genere más inversión en infraestructura y cobertura de los servicios básicos para la población misma.</p>	<p>Buenaventura cuenta con un puerto que tiene mayor participación en el comercio exterior, representando cerca del 50% de la carga nacional, especialmente en cuanto a volumen de importaciones. Sin embargo, el puerto actualmente presenta grandes dificultades, que de seguir así lo dejarían rezagado en esta actividad.</p>
	<p>“Buenaventura presenta grandes déficits en servicios públicos vitales, especialmente en agua potable y alcantarillado. Ninguna vivienda cuenta con agua potable durante 24 horas continuas, solo los hoteles y el sector de comercio internacional acceden a este servicio de manera constante” (PNUD, 2012).</p>

Fuente: elaboración propia, recopilando datos de INEL Valparaíso Chile (entidad regional encargada de las estadísticas de la ciudad de Valparaíso)

4.2 Diagrama de causa y efecto

Grafico 1: Diagrama de causa y efecto en Buenaventura.

Fuente: elaboración propia

Como se puede observar en el anterior gráfico, las principales causas del atraso socioeconómico de Buenaventura son: la privatización del sector portuario, el bajo índice de escolaridad, la inseguridad en la ciudad con la creación de grupos armados ilegales y la implementación de modalidades delictivas como el secuestro o el narcotráfico, la deficiente infraestructura y las condiciones geográficas.

1. Conclusiones

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, es importante resaltar que la problemática que tiene Buenaventura, y por lo cual su nivel de desarrollo socioeconómico es mucho menor si se compara con Valparaíso puede ser fundamentalmente por:

1. La falta de infraestructura que actualmente presenta Buenaventura. En esta ciudad el servicio de agua potable, por ejemplo, no es accesible para todos los habitantes durante las 24 horas del día, solo los hoteles y comercio internacional tienen la posibilidad de acceder a este servicio de forma constante, lo que implica que Buenaventura refleje pobreza y no la ciudad con el puerto más importante del pacífico.

1. Otro factor importante que no permite el desarrollo económico y social de Buenaventura es la falta de inversión en vías de comunicación, tanto en el sector urbano como en el rural.

1. Así mismo, dentro del análisis realizado se pudo evidenciar que en Buenaventura la mayoría de sus habitantes viven aún en viviendas de tipo rústicas y en zonas pantanosas, generando malas condiciones de salud, seguridad y comodidad para sus habitantes.

1. Las instituciones de salud y educación en Buenaventura no logran cubrir totalmente con la población, por lo cual estos servicios son mínimos, y solo pueden acceder unos cuantos. Esto se puede dar en gran medida por el nivel de corrupción con el que actualmente vive el país, donde unos cuantos toman de forma personal los recursos que designa el gobierno para este tipo de programas, y al no existir un seguimiento por parte del gobierno nacional, estos recursos se pierden.

1. El desempleo que existe actualmente en Buenaventura y la falta de programas por parte de los entes gubernamentales y nacionales para ofrecer mejores condiciones de trabajo a la población en Buenaventura.

1. La falta de presencia de entidades como la Policía Nacional o el Ejército Colombiano ha generado que Buenaventura sea vista como un corredor principal para ejecutar todo tipo de actividades ilegales (Narcotráfico, secuestro, conformación de grupos armados ilegales), causando que Buenaventura sea vista como una ciudad con altos índices de inseguridad, donde nadie pretende invertir.

En relación al paralelo realizado entre el beneficio social y económico que trae la actividad portuaria en las ciudades de Valparaíso (Chile) y Buenaventura (Colombia), es válido deducir que ambos puertos aportan en gran medida al desarrollo socioeconómico de sus respectivas ciudades, pero a pesar de esto, existe una gran brecha entre el desarrollo de la ciudad de Valparaíso VS la ciudad de Buenaventura; y esto es debido a otro tipo de factores ajenos a la actividad portuaria, puesto que por los matices de administración y manejo de los recursos aportados por cada puerto para su respectiva ciudad, son en cierta medida mejor distribuidos en la ciudad de Valparaíso; esto teniendo en cuenta tanto las cifras socioeconómicas indagadas y así como la percepción situacional de esta ciudad da cuenta que la población de Valparaíso posee una mejor calidad de vida que la población de Buenaventura, a pesar de que tanto el puerto de Buenaventura como el de Valparaíso demuestran tener el mismo impacto económico para sus ciudades

1. Referencias

Historia de Buenaventura. (2012). Cámara de Comercio de Buenaventura.

Recuperado de <https://www.ccbun.org/?articulos=historia-de-buenaventura>

El puerto: emporio comercial del Pacífico Sur. (2014). Puerto de Valparaíso.

Recuperado de <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto/historia>

Ranking de puertos. Los Top 20 en América Latina y el Caribe en 2016. (2016). CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/infografias/ranking-puertos-top-20-america-latina-caribe-2016>

Redacción de El País, (29 de Julio de 2018). Buenaventura, frente a un mar de oportunidades y desafíos. El País. Recuperado de <https://www.elpais.com.co/500-empresas/buenaventura-frente-a-un-mar-de-oportunidades-y-desafios.html>

Jiménez, N, & Delgado, W. (2008). *La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura* (Ponencia). Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/pege/n25/n25a10.pdf>

García, P, (2016). *Análisis de la situación social y económica del Puerto de Buenaventura*. Recuperado de [file:///C:/Users/loren/Downloads/95-210-1-SM%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/loren/Downloads/95-210-1-SM%20(2).pdf)

PNUD. (2012) *¿Cómo romper las trampas de pobreza en Buenaventura?*

Recuperado de <http://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/Publicaciones/2007/5270.pdf?file=fileadmin/Documentos/Publicaciones/>

[2007/5270](#)

Anexo: Diario periplo cono sur

La experiencia que tuvimos en el periplo fue maravillosa. Por medio de este relato daremos a conocer algunos detalles de nuestra estadía en Buenos Aires (Argentina), Montevideo (Uruguay) y Santiago de Chile (Chile).

03 de junio 2018

Para iniciar, debemos ubicarnos en el Aeropuerto Internacional el Dorado, donde abordamos el vuelo que nos llevaría hacia Buenos Aires, Argentina, alrededor de las 12:45 pm. Después de volar por seis horas, llegamos a nuestro destino a eso de las 8:45 pm (Teniendo en cuenta la diferencia horaria entre Colombia y Argentina). Estaba haciendo un frío espantoso, pero aguantable. Procedimos a abordar el transporte que tenía la agencia esperándonos afuera del aeropuerto. Llegamos al hotel más o menos a las 10:00 pm, hicimos el check in y nos fuimos a nuestras habitaciones, para retocarnos un poco y volver a salir (No todos nuestros compañeros decidieron salir a esa hora, algunos prefirieron quedarse durmiendo). Habíamos quedado en encontrarnos nuevamente para salir al Obelisco, el cual quedaba a pocas cuadras del hotel. Emprendimos nuestra caminata, estaba haciendo bastante frío, pero logramos evidenciar que Buenos Aires es una ciudad totalmente despierta, y hermosa. Visitamos el Obelisco, nos tomamos fotos y

luego de eso decidimos entrar a un lugar cercano para comer pizza. Nos devolvimos al hotel a eso de la 1:00 am, pues debíamos descansar, ya que al otro día teníamos que hacer check out temprano.

04 de Junio 2018

Nos dispusimos a preparar desde muy temprano nuestro equipaje para realizar el check out del hotel en el cual nos encontrábamos hospedados, puesto que una vez desayunáramos, partiríamos a realizar un City tour por Buenos Aires durante la jornada de la mañana y parte de la tarde; y una vez termináramos dicha actividad, partiríamos rumbo a Montevideo, Uruguay. En este punto es importante decir que de cierta manera se cumplió el itinerario que tenía la agencia, pero no el que conocíamos nosotros, pues este fue modificado sin previo aviso durante todo el periplo, y solo éramos informados de los cambios todos los días en las horas de la noche.

De modo que esa mañana partimos del hotel a las 8 Am en compañía de un tour guide, el cual nos llevó a las partes más trascendentales e históricas de la ciudad de Buenos Aires, como la plaza de mayo, el barrio Boca, San Telmo, Puerto Madero, la plaza de naciones unidas, el cementerio, el barrio Palermo, el Obelisco, entre otros lugares de interés, en donde pudimos apreciar la historia, infraestructura, cultura y matices económicos que hacen de esta, la ciudad capital de una gran nación como es Argentina.

De manera especial durante dicho recorrido es importante decir que fue interesante ingresar al Banco Central de Argentina, ubicado en la plaza de mayo, puesto

que este estaba abierto al ciudadano argentino del común para que este pueda ir y beneficiarse del banco de la republica a manera personal mas no en contraste de lo que sucede en Colombia, pues el banco nacional o las entidades bancarias de Colombianas están a disposición del ciudadano del común pero solo en las pautas publicitarias.

En este punto, también fue interesante apreciar como en Argentina, la población expresa sus inconformidades por medio de protestas y marchas. Era curioso escuchar que allá era netamente normal que cualquier día hubiera una protesta que impidiera, por ejemplo, al ciudadano común, llegar a tiempo a sus actividades diarias. Pero no era un tema de molestia. Por el contrario, se evidenciaba como luchaban por sus derechos y por ser escuchados todo el tiempo.

Una vez concluido el city tour por la ciudad de Buenos Aires, procedimos a tomar un excelente almuerzo en un sitio acogedor y de gran variedad gastronómica llamado Puerto Madero. Luego de esto, decidimos caminar con nuestros compañeros hasta puente mujer, donde nos tomamos fotos y apreciamos el paisaje tan hermoso que se podía vislumbrar desde este lugar. Posteriormente emprendimos nuestro traslado a la ciudad de Montevideo, el cual fue vía buque barco, a eso de las 6:00 pm, a través del río de la Plata. En este punto hubo bastante inconformidad, puesto que la agencia nos dijo que no nos enviaba en avión para que pudiéramos apreciar el paisaje del rio de la plata, pero por la hora en la que nos fuimos, no se podía visualizar nada, todo estaba muy oscuro, por lo cual el viaje se tornó bastante molesto y agotador, ya que entre protocolos de migración, el trayecto del viaje en el buque y luego por transporte terrestre hasta el hotel en

Montevideo fueron aproximadamente unas cinco o seis horas viajando, lo cual nos pareció una pérdida de tiempo, que pudimos haber aprovechado realizando otras actividades. En ese orden de ideas, el check in en el hotel fue alrededor de las 11:30 pm. Luego de realizar el check in, procedimos a salir a buscar algo rápido de cenar, ya que lo último que habíamos comido fue a la hora del almuerzo. Posteriormente procedimos a descansar, puesto que horas más tarde teníamos un importante compromiso académico en Aladi en horas de la mañana.

05 de junio de 2018

La noche anterior con nuestros compañeros de viaje habíamos quedado de encontrarnos en la un poco más temprano para poder visitar algunos lugares emblemáticos en Montevideo, ya que según lo informado por la agencia, este día después del compromiso en ALADI procederíamos a irnos a Buenos Aires, sin tener la posibilidad de conocerlo. A eso de las 6:00 am nos encontramos, desayunamos y fuimos a visitar la plaza central en Montevideo y posteriormente nos desplazamos en taxi hasta el letrero con el nombre de la ciudad, que queda cerca al río de la Plata. Luego de eso, nos devolvimos al hotel y nos encontramos con todos los demás para proceder con la visita a ALADI “Asociación Latinoamericana de Integración”. Todos nos encontrábamos a la expectativa de la primera actividad económica del periplo, la cual una vez concluida, generó una sensación de satisfacción en general, pues el expositor que dispuso esta organización junto con la ayuda de nuestro Coordinador del periplo, nos expusieron la trascendencia que tiene esta organización para la región suramericana en temas de

comercio exterior entre los países integrantes de dicha organización e incluso más respecto al papel que tiene nuestro país en materia de TLC (tratados de libre comercio) con el resto de países integrantes de la organización. Un claro ejemplo de lo anterior es el TLC (tratado de libre comercio) entre Colombia y Chile, y a su vez el papel que ha desempeñado nuestra economía en la última década en el continente, ya que aunque nuestro país tiene un limitado portafolio de productos para exportación, la economía colombiana se proyecta como una que puede llegar a estar entre las economías líderes de la región, ayudando a impulsar la economía del continente.

Adicional a lo anterior, fuimos instruidos en temas de la economía del continente, donde se trataron aspectos como el desarrollo tecnológico y social a través de la cooperación de los países integrantes de ALADI. También se mencionaron las respectivas reglas de juego que cada nación debe acatar para llevar una armonía dentro de la organización y así lograr el objetivo principal de la misma, lo cual se expresa en la expansión de la integración regional con la finalidad de asegurar el desarrollo económico y social.

Una vez culminada la visita a ALADI, la representante de la agencia nos informó que teníamos un corto tiempo para conocer un poco Montevideo, ya que no nos íbamos a ir tan temprano como se nos había informado inicialmente, ya que el viaje de vuelta a Buenos Aires estaba proyectado hacia las 5:00 pm.

Estuvimos en el Estadio Bicentenario de Uruguay, el cual es considerado para

muchos aficionados como uno de los templos más importantes del fútbol, por la basta historia futbolística que tiene. También aprovechamos y visitamos sitios emblemáticos de Montevideo como el monumento a la carreta, la plaza central, entre otros (Así algunos ya hubiesen ido en la mañana) y una vez hecho esto, procedimos a tomar almorzar en un centro comercial cercano a la terminal de transporte de Montevideo y posteriormente tomamos el transporte de regreso a la ciudad de Buenos Aires, a la cual llegamos aproximadamente a las 9:00 pm y después de una merecida y placida cena, algunos procedieron a descansar en sus habitaciones y otros se fueron a caminar y conocer un poco más de Buenos Aires.

06 de junio de 2018

Miércoles en la mañana, después de desayunar a eso de las 6:00 am, procedimos a tomar el transporte que nos llevaría a la planta de producción de Bimbo en la ciudad de Buenos Aires. Al estar allí, y guiados por una Gerente de la planta, pudimos visualizar cada uno de los procesos que se tienen que ejecutar para realizar los productos de esta multinacional. Consideramos que fue una actividad muy grata, ya que esto nos permitió apreciar el proceso productivo de la planta en cuanto los productos Bimbo, la calidad con la que trabajan y como ésta ha optimizado la producción, por medio de la implementación de tecnología y automatización de ciertos procesos. Por ejemplo, en el proceso de amasado pudimos observar que tienen como una especie de brazo mecánico, que alza los sacos de harina y los deposita en las mezcladoras. Una vez culminó el recorrido por la planta, tomamos un break en la cafetería Bimbo junto con varios de los

trabajadores de la planta, y allí pudimos platicar un poco más sobre varios procesos de producción de los productos Bimbo.

Posteriormente, nos desplazamos hacia el barrio de la boca, en donde disfrutamos de un delicioso almuerzo en un restaurante alusivo al equipo de Boca, el cual estaba ubicado al frente del estadio “La Bombonera”. Luego de almorzar, procedimos a entrar y conocer las instalaciones e historia de tan maravillosos monumentos del futbol, el cual viéndolo desde una óptica comercial, es un claro ejemplo de como el fanatismo o la pasión por un deporte puede llegar a convertirse en un negocio muy lucrativo, al vender algo de esa pasión a visitantes y/o turistas.

Luego de recorrer la Bombonera y tomar muchas fotos, partimos para la Universidad de Buenos Aires, donde íbamos a tomar una pequeña cátedra sobre la solución de problemas interpersonales en el lugar de trabajo. Esta cátedra fue extensa, y desde nuestro punto de vista, sin aportarle mucho al desarrollo profesional y personal, ya que es una temática que se recibió a inicios de la carrera, y no hubo profundización sobre el tema. Sin embargo, es importante resaltar que el profesor que dicto la charla, lo hizo de manera clara y excelente.

Siendo ya las 5:00 pm salimos de la universidad en calidad de tiempo libre, para así poder comprar algunos suvenirs y de allí partir a una cena show de tango que la agencia tenía preparada para nosotros a partir de las 8:00 pm y hasta las 12:00 am. Esta cena fue espectacular y la disfrutamos mucho, el restaurante era supremamente elegante,

la comida exquisita y el show de tango maravilloso. Siendo aproximadamente la 1:00 am culminamos este día, el cual fue un poco largo, y procedimos a descansar, ya que en unas tres horas debíamos levantarnos para trasladarnos a la ciudad de Santiago de Chile.

07 Junio de 2018

Siendo las 4:00 am salimos del hotel rumbo al aeropuerto de Buenos Aires para así tomar el vuelo a las 7:00 am que nos llevaría a Santiago de Chile. Tras tan solo haber descansado un promedio de dos horas, el cansancio era evidente, así que todos intentamos descansar en el lapso de espera para abordar el avión y durante el vuelo a Santiago de Chile. Tras dos horas de vuelo, estuvimos en Santiago de Chile, y una vez pasamos los filtros migratorios, nos desplazamos al hotel donde nos íbamos a hospedar, pero debido a que aún era muy temprano, no pudimos hacer el check in, por lo cual decidimos dejar las maletas en custodia del hotel e ir con nuestros compañeros y el profesor a cambiar algo de divisas en un centro comercial cercano al hotel, y posteriormente procedimos a recorrer la ciudad de Santiago y visitar sus principales sitios de interés turísticos, tales como el Parque Araucano, Plaza de la constitución, Plaza de armas, el cerro de Santa Lucia y el museo nacional de Chile, lo cual fue una grata experiencia, puesto que fue posible apreciar la infraestructura y la organización que tiene esta ciudad, así como las facilidades de transporte y la gran infraestructura que posee.

A mitad del recorrido, disfrutamos de un espectacular almuerzo en un buen restaurante llamado “El Novillero”, el cual era de comida típica Chilena. Posteriormente,

finalizamos nuestro city tour por Santiago de Chile y procedimos a desplazarnos al hotel a descansar, puesto que veníamos de una jornada un poco agotadora el día anterior.

08 Junio de 2018

Viernes en la mañana, después de tomar el desayuno a las 6:00 am, partimos rumbo a la ciudad de Valparaíso para visitar el puerto y la bolsa de valores. Esta ciudad se encuentra más o menos a unas dos o tres horas de distancia de donde nos encontrábamos vía terrestre, pero como íbamos con tiempo, logramos pasar primero a recorrer la famosa ciudad de Viña del Mar, ya que esta ciudad queda de camino a Valparaíso. Allí logramos conocer lugares muy bonitos, así como la historia de las míticas esculturas Moai, provenientes de la isla de Pascua, la cual guarda un gran sentido cultural de Chile y uno de los más grandes misterios de la humanidad.

Después de conocer un poco Viña del Mar, proseguimos a la ciudad porteña de Valparaíso, la cual se destaca por ser una ciudad muy bella y bien organizada, puesto que posee una gran infraestructura y refleja a simple vista el desarrollo nato de una ciudad portuaria. Al analizar esta situación, fue que surgió la idea de tomar el desarrollo socioeconómico de las ciudades porteñas como tema central para realizar el presente trabajo, y fue como nos empezamos a cuestionar por qué una ciudad portuaria como

Valparaíso posee aparentemente un mayor desarrollo en cuestiones sociales y económicas para la población local, en contraste con nuestra ciudad portuaria de Buenaventura, la cual presenta altos índices de pobreza y desigualdad de Colombia, aun cuando su puerto es uno de los principales puertos del país y de Latinoamérica.

Una vez llegamos al puerto de Valparaíso, fuimos recibidos por su director, el señor **Jorge Arancibia Reyes**, quien nos explicó el modelo logístico del puerto y las proyecciones a futuro que este tiene para los próximos diez años. Así mismo nos contextualizó de las ya establecidas innovaciones en cuanto a capacidad de almacenamiento y de contenedores por medio cuadrado tienen, y de los grandes avances en cuestión del medio ambiente para la ciudad, ya que lograron mitigar los fenómenos de contaminación auditiva, al separar las vías de vehículos particulares de los vehículos de carga dentro de la ciudad, mejorando a su vez la calidad de vida de los ciudadanos. También se trataron temas más a fondo de las exportaciones e importaciones de Chile, los aliados comerciales que tienen y de cómo han logrado mantener una balanza comercial sana desde hace ya más de una década.

Al finalizar la charla, procedimos a recorrer las instalaciones administrativas del puerto, y a su vez pudimos observar desde lejos, las instalaciones operativas que tenían, como por ejemplo las fragatas que atracaban en el puerto y los buques que salían y entraban, lo cual resultó siendo una experiencia muy grata y enriquecedora,

Una vez finalizamos la visita al puerto, procedimos a desplazarnos a la bolsa de

valores de Valparaíso, pero aquí si es importante decir que esta fue una visita totalmente decepcionante, puesto que visitamos una bolsa de valores desintegrada y al borde de la quiebra, según nos explicó la gerente de la misma, ya que mencionaba que las mayores y mejores cuentas de capitales habían emigrado a transar en la bolsa de valores de Santiago, dejando esta bolsa con poco ritmo y poca inversión. Después de la pequeña charla (la cual no tomo más de 20 minutos) solo pudimos ver oficinas cerradas y un edificio antiguo a punto de ser convertido en un monumento turístico para la ciudad.

De allí decidimos ir a dar un rápido paseo por los alrededores de la ciudad y conocer varios de los puntos de interés históricos de la ciudad, como lo fue uno de los miradores de Valparaíso con vista al inmenso mar y las costas, que en cierta medida dicen los lugareños que fue aquello que más inspiraba al gran y famoso poeta Paulo Neruda a escribir sus más grandes poemas.

A mediados de las 2:30 pm habíamos terminado el recorrido turístico por Valparaíso, por lo cual fuimos a tomar el almuerzo a un bello restaurante al lado de la playa, y en donde pudimos degustar la comida típica costera de la ciudad. Una vez salimos del restaurante, partimos de regreso a la ciudad de Santiago, lo cual nos tomó aproximadamente unas dos o tres horas de recorrido y en donde estuvimos a mediados de las 5:30 pm. Como ya no teníamos más actividades programadas por agencia, decidimos aprovechar el tiempo libre, y en compañía de nuestros compañeros, decidimos ir a visitar el cerro de San Cristóbal, cuyo interés turístico se asemeja al cerro de Monserrate en Bogotá, puesto que es un sitio de peregrinación católica y en donde se puede observar toda la ciudad. Lo mejor de este día sin duda alguna fue el atardecer tan hermoso que pudimos apreciar, así como la experiencia de llegar hasta la cima de la

montaña en teleférico. A eso de las 6:30 pm decidimos bajar en funicular, y aprovechando que era viernes, algunos decidimos conocer un poco más de la vida nocturna de Santiago, donde compartimos un par de cervezas y algo de comida típica hasta aproximadamente las 10:00 pm. El traslado hacia el hotel lo hicimos en el metro de Santiago.

09 de junio de 2018

Eran aproximadamente las 8:00 am, cuando nos encontramos todos para desayunar y posteriormente desplazarnos hacia la hacienda de Concha y Toro, en donde se encuentran los viñedos más famosos de Chile, y de donde proviene la famosa marca de vinos “Casillero del Diablo”, la cual recibe este nombre debido a una leyenda en la que se decía que el diablo habitaba las bodegas de vinos de la hacienda de don Melchor, espantando así a todo aquel que se atreviese a entrar a robar los exquisitos vinos almacenados allí.

A mediados de las 9:30 am llegamos a la hacienda y tuvimos que esperar el primer turno para tomar el recorrido mediante el cual nos llevarían a conocer parte de la hacienda, sus famosas bodegas y parte del proceso de producción de un vino de la casa Concha y Toro, así como de tener el placer de degustar tres tipos de vino, ubicados en diferentes estaciones del recorrido. Fue una visita agradable, ya que logramos conocer de donde provienen las cepas de vino, como almacenar cada tipo de vino, como apreciar y/o catar el vino, así como también saber cuál es el vino adecuado como acompañamiento de una comida específica.

Tras finalizar el recorrido por la hacienda, el cual duro en promedio una hora, fuimos a la tienda de souvenirs para comprar unos vinos como obsequios para traer a nuestros familiares en Colombia. Esto nos tomó un lapso de tiempo aproximado de una hora más, por lo que estábamos saliendo de la hacienda a eso de las 11:30 am. Como ya habíamos concluido todas las visitas programadas del periplo, llegamos al hotel, nos alistamos y salimos al centro de Santiago para buscar un lugar donde almorzar. Finalmente regresamos al hotel a descansar, puesto que según las predicciones climáticas ese día en la noche se desatarían fuertes lluvias en la ciudad.

10 junio de 2018

Este día la mayoría lo aprovecharon para relajarse y descansar de todo el trajín de la semana. Unos pocos decidieron irse a esquiar, pese a las predicciones climáticas del día anterior. Por otro lado, los que se quedaron, unos durmieron hasta las 8:00 am y otros, hasta las 11:00 am. Lo cierto es que era el último día que teníamos de nuestro viaje soñado, y cada uno decidió aprovecharlo de la mejor manera que le pareció. A las 2:00 pm debíamos haber realizado el check-in e ir a almorzar en el mismo hotel, ya que a las 3:00 pm nos iban a recoger para llevarnos al aeropuerto de Santiago, en donde teníamos que abordar el vuelo hacia Buenos Aires a las 8:00 pm. Sin contratiempos, logramos llegar al aeropuerto de Buenos Aires a las 10:00 pm, y allí tuvimos que extenuante escala de casi ocho horas, teniendo en cuenta que el vuelo que nos traería de regreso a la ciudad de Bogotá estaba programado para las 6:00 am del 11 de junio 2018.

Durante este largo tiempo en el aeropuerto de Buenos Aires, aprovechamos para compartir charlas con nuestros compañeros, respecto a lo enriquecedor que había sido la experiencia del viaje y de las visitas, además de tratar varios temas, jugar cartas y otros pasatiempos. Cuando el cuerpo no dio más, cada uno de nosotros buscamos acomodo en las sillas del aeropuerto y descansamos hasta que nos tocó abordar el avión.

Después de culminar con las seis horas de vuelo desde Buenos Aires hasta Bogotá, arribamos siendo las 12:00 pm del lunes 11 de junio del presente año y dando paso al fin de esta maravillosa aventura, nos despedimos todos, llevándonos con nosotros valiosos recuerdos y momentos compartidos, por lo cual agradecemos inmensamente a Dios y a cada una de las personas que hizo posible que cada uno de nosotros pudiera realizar este viaje.