

YUBARTA
CENTRO DE CAPACITACIÓN MARÍTIMO Y PORTUARIO
BUENAVENTURA

Notas del autor

Edison Yamith Camargo Barreto y Gabriel Felipe Herrera Ibáñez

Facultad de Arquitectura

Proyecto de Grado

La presente Monografía fue dirigida por el señor

Arquitecto Carlos Alberto Medina Moreno

Universidad Santo Tomas, Seccional Tunja

2018-II

NOTA DE ACEPTACIÓN

ARQ. CARLOS MEDINA

Firma Director de Proyecto de Grado

ARQ.

Firma Jurado No.1

ARQ.

Firma Jurado No.2

AGRADECIMIENTOS

Esta Monografía, si bien ha requerido de esfuerzo y mucha dedicación, no hubiese sido posible su finalización sin la cooperación desinteresada de todas y cada una de las personas que nos acompañaron en el recorrido laborioso de este trabajo y muchas de las cuales han sido un soporte muy fuerte en momentos de angustia y desesperación, primero y antes que todo, dar gracias a Dios, por estar con nosotros en cada paso que damos, por fortalecer nuestros corazones e iluminar nuestras mentes y por haber puesto en nuestro camino a aquellas personas que han sido soporte y compañía durante todo el periodo de estudio, a los docentes que nos asesoraron ,compartieron y enseñaron sus conocimientos y orientaron al correcto desarrollo y culminación de nuestra carrera, a nuestro director de proyecto, el Arquitecto Carlos Medina por habernos guiado desde el comienzo para realizar lo correcto durante el proceso de nuestro proyecto de grado.

DEDICATORIA

Queremos dedicarlo con mucho cariño para nuestras hermanas, quienes siempre nos dieron esperanzas y tuvieron fe en nosotros, pero sobre todo A nuestros padres por ser el pilar fundamental y habernos apoyado incondicionalmente, pese a las adversidades e inconvenientes que se presentaron, el esfuerzo y las metas alcanzadas, refleja la dedicación, el amor que invierten sus padres en sus hijos. Gracias a nuestros padres somos quienes somos, orgullosamente y con la cara muy en alto estamos forjando nuestro futuro y construyendo nuestros sueños, ellos han sido nuestra estructura fuerte y vital a lo largo de nuestra amada carrera. Gracias a ellos podemos decir que llegamos a cumplir con nuestro sueño de ser Arquitectos.

Contenido

RESUMEN.....	11
PALABRAS CLAVE.....	11
ABSTRACT	12
KEYWORDS	12
INTRODUCCION	13
PREGUNTA PROBLEMA.....	14
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	15
CONTEXTUALIZACION A NIVEL MUNDIAL.....	16
TASA DE MATRICULAS POR PAIS.....	17
CONTEXTUALIZACION A NIVEL NACIONAL.....	18
CONTEXTUALIZACION A NIVEL DEPARTAMENTAL	20
CONTEXTUALIZACION LOCAL	21
OBJETIVOS	22
OBJETIVO GENERAL	22
Objetivos Específicos	22
JUSTIFICACION	24
ASPECTO ECONOMICO.....	24
Aspecto de Innovación.....	25
Aspecto Social.....	26

CONSIDERACIONES DEL PROYECTO.....	27
Importante	27
Pertinente.....	28
Novedoso.....	28
ALCANCE	28
DESARROLLO PROYECTUAL	29
METODOLOGIA	30
DIAGNOSTICO	31
FOTOS ACTUALES DE LA ISLA CASCAJAL	33
MARCO TEORICO.....	38
MARCO CONTEXTUAL O GEOGRAFICO.....	38
Reseña Histórica.....	38
ASPECTOS GENERALES	40
.....	42
Condiciones Específicas de la Zona.....	43
Demografía.....	45
BIOCLIMATICA DE LA REGION	46
Calidad Ambiental	47
Vientos	48
Precipitaciones	49

Humedad relativa	49
Radiación Solar, nubosidad y brillo solar	50
Evaporación.....	50
Temperatura	51
Oceanografía	52
Corrientes Superficiales Del Pacífico Colombiano.....	52
Mareas	53
Oleaje	54
Amenazas Océano – Atmosféricas.....	54
Fallas Geológicas y Placas Tectónicas.....	55
I MPORTANCIA DE BUENAVENTURA.....	57
ACTIVIDADES ECONOMICAS DEL PACIFICO	58
Pesca.....	58
Madera.....	58
Turismo	58
Comercio	59
MARCO HISTORICO	60
SITUACION	60
PRE-CONQUISTA	60
POST-CONQUISTA.....	61

DETERMINANTES DE DESARROLLO TERRITORIAL EN EL TIEMPO	62
PLANES DE ACCION PARA BUENAVENTURA	64
ORGANIZACIONES Y PLANES QUE PROMUEVEN EL DESARROLLO DE BUENAVENTURA.....	66
ISLA CASCAJAL.....	67
Desarrollo Malecón	68
MARCO CONCEPTUAL.....	74
Isla	74
Puerto	74
Manglar	74
Desarrollo	75
Educación	75
Desempleo	75
Oportunidad.....	76
Multiculturalidad.....	76
Sustentabilidad	77
Capacitación	77
Marítimo.....	78
Portuario	78
MARCO LEGAL	78

Las funciones del DNP están establecidas en el Decreto 1832 de 2012 y son:	79
POLITICAS Y PLANES INTERNACIONALES	81
POLITICAS Y PLANES NACIONALES	83
PLAN NACIONAL DE EDUCACION 2016-2026	83
Camino hacia la calidad y equidad.....	83
El derecho a la Educación	86
Los fines para la educación en el Plan Nacional Decenal.....	88
POLITICAS Y PLANES REGIONALES Y MUNICIPALES	89
Líneas de acción	89
El desarrollo siembra paz.	89
La Alcaldía municipal y la fundación de la Sociedad Portuaria, con el apoyo del PNUD	90
Proyecto Construcción Malecón Bahía De La Cruz Etapa 1.1	92
MARCO REFERENCIAL	93
GRUPO PUERTO DE CARTAGENA.....	93
Plataforma logística y portuaria del Caribe.....	93
CECAMAR-PERU	96
Dirigido	96
Temario	97
MALECON SIMON BOLIVAR GUAYAQUIL ECUADOR	100

Historia.....	100
PROPUESTA.....	106
PROPUESTA ARQUITECTONICA.....	106
ANALISIS URBANO.....	106
PROCESO DE DISEÑO.....	111
ANALISIS BIOCLIMATICO	114
ZONIFICACION	119
CUADRO DE AREAS Y NECESIDADES	121
PLANIMETRIA DE LA PROPUESTA	125
Implantación General	125
Planta del Primer piso	125
Planta del Segundo piso	126
Planta del Tercer Piso.....	126
Planta del cuarto Piso	127
Planta de Cubiertas.....	127
Corte	128
Fachada	128
Render Fachada Norte.....	128
Render Espacios Internos.....	129
Render Fachada Sur	129

Render Fachada Oriental.....	130
Render Cubiertas	130
Render Cubiertas Verdes.....	131
Maqueta Urbana	131
Maqueta Estructural	132
Maqueta arquitectónica	132
CONCLUSIONES	133
LISTA DE ILUSTRACIONES.....	136
LISTA DE MAPAS	138
LISTA DE TABLAS.....	138
BIBLIOGRAFÍA.....	139

RESUMEN

Teniendo en cuenta que Buenaventura es el puerto más importante del país, decidimos hacer una investigación sobre las problemáticas que tiene la ciudad en general, de lo cual nos dimos cuenta que el detonante es la falta de empleo, por lo cual se desencadenan muchas más problemáticas como lo son la migración de las familias de las zonas rurales al casco urbano ósea los asentamientos informales en las zonas palafíticas, la violencia a manos de las bandas criminales (BACRIM), el comercio informal y la falta de educación por falta de oportunidades de capacitación, entre otras, pero fue por esta última, que determinamos brindar a la población bonaverense una solución arquitectónica que logre mitigar en un porcentaje los índices de desempleo por medio de la capacitación en áreas a fines de la ciudad y de la isla Cascajal para que puedan aspirar a trabajar en pro de su territorio y del puerto que los representa. Por consiguiente, nuestra propuesta se enlaza al plan de desarrollo municipal en el cual se proponen tres (3) etapas de las cuales la primera consiste en el desarrollo del malecón de la isla, obra que al día de hoy ya se encuentra ejecutada, la segunda etapa consiste en un espacio cultural para la isla, y la tercera etapa sería la reubicación de las personas que se encuentran en las zonas palafíticas . para dar continuidad al desarrollo del malecón por el perímetro de la isla. Nosotros adoptamos la segunda etapa proponiendo el CENTRO DE CAPACITACION MARITIMO Y PORTUARIO en el cual desarrollaremos nuestro proyecto, respetando las políticas públicas y municipales donde se encontrarán zonas deportivas y culturales para toda la población.

PALABRAS CLAVE

Centro de capacitación, puerto, isla, desempleo, problemáticas, espacios, cultura, educación, deporte, políticas, municipio, desarrollo.

ABSTRACT

Taking into account that Buenaventura is the most important port in the country, we decided to do an investigation about the problems that the city has in general, which we realized that the trigger is the lack of employment, which is why many more problems are unleashed such as the migration of families from rural areas to urban centers, informal settlements in palafitic areas, violence at the hands of criminal gangs (BACRIM), informal commerce and lack of education due to lack of training opportunities , among others, but it was for the latter, that we determined to provide the Bonaverense population with an architectural solution that mitigates in a percentage the unemployment rates through training in areas at the end of the city and on Cascajal Island so that they can aspire to work for their territory and the port that represents them. Therefore, our proposal is linked to the municipal development plan in which three (3) stages are proposed, of which the first consists of the development of the boardwalk of the island, a work that is already executed today, the second stage consists of a cultural space for the island, and the third stage would be the relocation of people who are in palafitic areas to give continuity to the development of the pier along the perimeter of the island. We adopted the second stage proposing the MARITIME AND PORT TRAINING CENTER in which we will develop our project, respecting the public and municipal policies where sports and cultural areas will be found for the entire population.

KEYWORDS

Training center, port, island, unemployment, problems, spaces, culture, education, sport, politics, municipality, development.

INTRODUCCION

El proyecto se basa en una propuesta de diseño para la construcción de un Centro de Capacitación Marítimo y Portuario para la isla de Cascajal ubicada al costado occidental de Buenaventura en Colombia. Nuestro proyecto apunta a la recuperación del espacio en baja mar que en este momento se encuentra invadido por desechos y basuras arrojadas por la misma comunidad a falta de servicios públicos, se busca consolidar el desarrollo y la conexión por medio de la sostenibilidad, adoptando medidas para garantizar la sustentabilidad y el aprovechamiento de los recursos naturales de la isla, utilizando materiales propios de la región y especies nativas renovables.

El proyecto hace énfasis a la educación y la capacitación de aquellas personas que por diferentes motivos no han podido tener la oportunidad de conseguir un empleo, ya sea por la inexperiencia o porque simplemente no cuentan con los recursos económicos para acceder a esta.

El hecho de capacitar a la población bonaverense ofrece la oportunidad para que en el momento que culminen sus estudios, que en este caso serían técnicos, puedan desarrollar los conocimientos adquiridos en las diferentes áreas que se ha planteado, podrán emplearse en el desarrollo de actividades marítimas, portuarias, ecológicas y ambientales, pero también en el sector turístico y hotelero.

La propuesta arquitectónica no solo disminuirá los índices de deserción escolar, sino que también será fuente de motivación para acceder a la educación superior pensando en el futuro y desarrollo de su territorio y el apropiamiento del mismo, a la vez se bajaran las tasas de desempleo puesto que se abrirán vacantes con el puerto directamente, para que se contrate personal local y se apoye la mano de obra de los bonaverense.

Por estas razones resulta pertinente plantear este proyecto para mitigar las problemáticas anteriormente nombradas, además, se busca aportar estética y arquitectónicamente en la evolución de la isla mostrando un proyecto representativo para la región creado a partir de las necesidades de la comunidad, la identidad, con materiales de la región y pensando en el bienestar de todos los habitantes y turistas en general.

Se crea un proyecto arquitectónico viable y justificable ya que se cuenta con una ubicación estratégica en donde establecemos una conexión directa con el puerto de Buenaventura ubicado en la misma isla (isla Cascajal), por medio del malecón, se tiene acceso directo desde la vía principal hacia el proyecto pasando por el sector comercial, turístico y centro histórico, además se propone una conexión con un anillo vial que hace un recorrido por la isla y sus lugares más emblemáticos mediante una acupuntura urbana y el análisis de cada sector.

La metodología utilizada en el proyecto responde a la muestra de necesidades que se analizaron a través de la investigación realizada, sobre la problemática social, ambiental y cultural de la región.

PREGUNTA PROBLEMA

¿Cómo se puede lograr arquitectónicamente que se reduzcan los índices de desempleo en la población bonaverense, y así mismo generar desarrollo en la isla Cascajal, con el fin de brindar un espacio propicio en donde la población pueda capacitarse?

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Colombia cuenta 10 zonas portuarias, ocho de ellas en la Costa Caribe: La Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés; y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco.

Buenaventura cuenta con el puerto más importante del país, sin embargo, es la segunda ciudad del departamento del Valle del Cauca con el índice más alto de desempleo, a pesar de que por ella se mueve la mayor parte de mercancía que entra y sale de Colombia el índice de pobreza a causa de la falta de empleo es del 70% de la población.

A partir de estos índices se desarrollan otras problemáticas que afectan de manera directa a la población de Buenaventura, entre estas problemáticas se encuentran:

- Los asentamientos informales
- Problemas sanitarios por falta de alcantarillado.
- Fuertes tasas de analfabetismo.
- Déficit en la prestación de salud.
- Violencia intrafamiliar.
- Vinculación a grupos armados por falta de oportunidad.
- Tráfico y venta de estupefacientes.

Estas son algunas de las características que encierran la problemática central.

El puerto de Buenaventura es el de mayor importación y exportación de Colombia y la segunda aduana de mayor recaudo a nivel nacional; sin considerar petróleo y carbón, Buenaventura transita el 35% de comercio exterior del país, mientras que Cartagena el 30%.

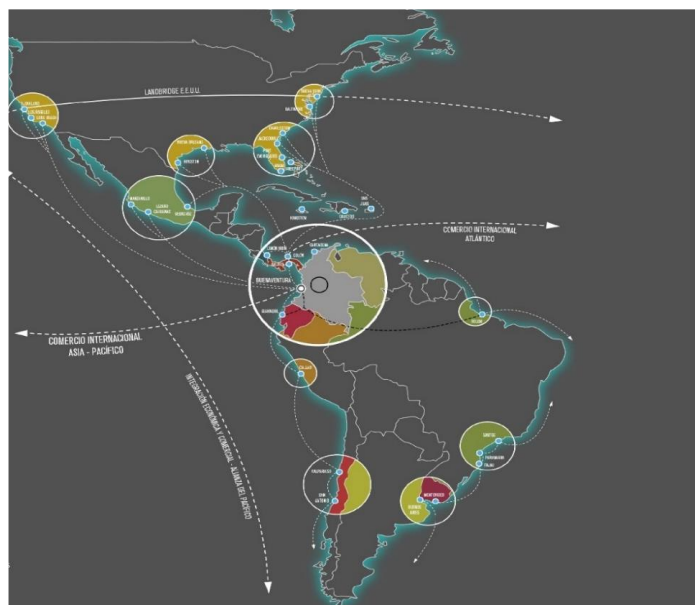
La Región es la principal fuente de generación de diésel y la segunda Región con la menor densidad vial del país. El ecoturismo, turismo de aventura y naturaleza abarcan más del 40% del turismo, el Pacífico comprende 7.492.471,04 hectáreas de bosque (el 15% nacional), 584.297,01 de páramos (el 20% nacional) y 194.880 hectáreas de manglares (el 68.8% nacional).

FDI Pacífico, y demás actores públicos y privados, tejen desarrollo para cambiar el imaginario colectivo, superar el conflicto, disminuir los índices de pobreza y las brechas socioeconómicas entre el litoral y el resto del país; a través del aprovechamiento de todo su potencial biodiverso, logístico, industrial y portuario, y la búsqueda de la integración al resto de Colombia, con Asia y la cuenca del Pacífico, para incidir en el mejoramiento de las condiciones sociales de toda la población. (FUNDACION PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DEL PACIFICO, s.f.)

CONTEXTUALIZACION A NIVEL MUNDIAL

Colombia gastó más en educación superior como porcentaje del PIB que el promedio de los países de la OCDE, América Latina y el Caribe, y más que la mayoría de los países de la OCDE señalados, a excepción de Canadá, Chile, Corea y Estados Unidos. Colombia se asemeja a Chile, Japón, Corea y Estados Unidos en contar con mayor participación de inversión privada en educación superior que inversión pública. El gasto público por estudiante expresado como porcentaje del PIB per cápita, aunque es inferior al promedio de la OCDE, América Latina y el Caribe, es similar a los niveles de Australia y Estados Unidos y superior a los de Chile y Corea (OCDE, 2014b).

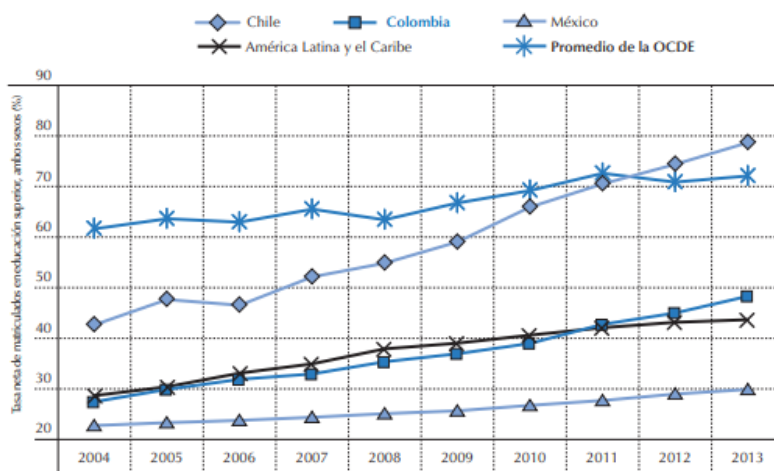
Ilustración 1 Contextualización Internacional



Fuente: (Vargas, 2015, pág. 14)

TASA DE MATRICULAS POR PAIS

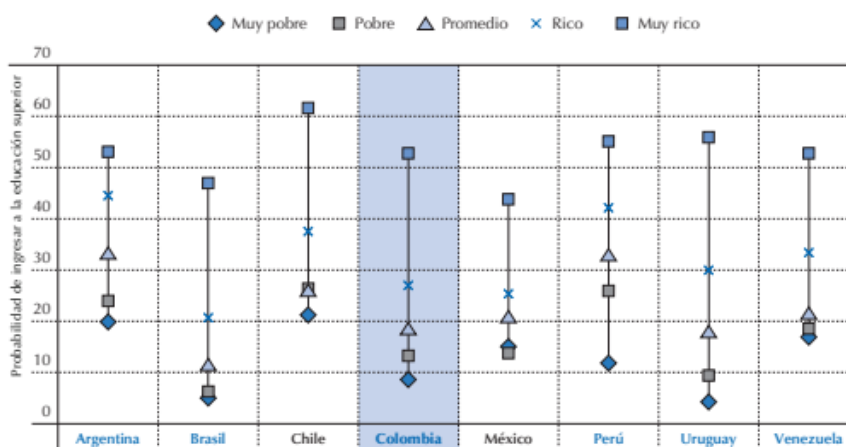
Ilustración 2 Tasa de Matriculas por País



Fuente: UNESCO-UIS (2015), "Browse by theme: Education", Data Centre, UNESCO Institute for Statistics, www.uis.unesco.org/DataCentre/Pages/BrowseEducation.aspx (consultado el 10 de julio del 2015).

Fuente: (MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL, 2012)

Ilustración 3 Probabilidades de ingreso a la educación superior según nivel económico



Notas: año de referencia para Argentina, 2012; Brasil, Chile, Colombia, Perú, Uruguay, 2011; México, 2010; y Venezuela, 2006. los países que no pertenecen a la OCDE se muestran en azul.

Fuente: CEDLAS/Banco Mundial (2015) "Education", Socio-Economic Database for Latin America and the Caribbean, Centro de Estudios Distributivos, Laborales y Sociales, Universidad Nacional de La Plata y Banco Mundial, <http://sedlac.econo.unlp.edu.ar/eng/statistics-detalle.php?idE=37>.

Fuente: (MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL, 2012)

Esto nos arroja a pensar que hay mucha más inversión para la educación en países desarrollados y que en países tercermundistas se necesita ser de clase alta para poder tener acceso a una educación de mejor calidad, o en la mayoría de los casos tener dinero para acceder a la educación superior y tener mejores opciones de elección.

CONTEXTUALIZACION A NIVEL NACIONAL

Los egresados bachilleres en Colombia se encuentran mucho menos preparados para ingresar y triunfar en la educación superior que sus pares en países competidores, ya que son más jóvenes y han alcanzado estándares educativos más bajos, a excepción de quienes estudiaron en colegios privados elitistas. Esto genera inequidad en el acceso de los estudiantes menos favorecidos y altas tasas de deserción.

Los sistemas de asignación de recursos públicos entre las instituciones de educación superior (IES) no están correctamente alineados con las necesidades económicas del país y las

aspiraciones de los estudiantes. Tampoco tienen suficientemente en cuenta las diferencias entre instituciones en cuanto a calidad, desempeño y rentabilidad.

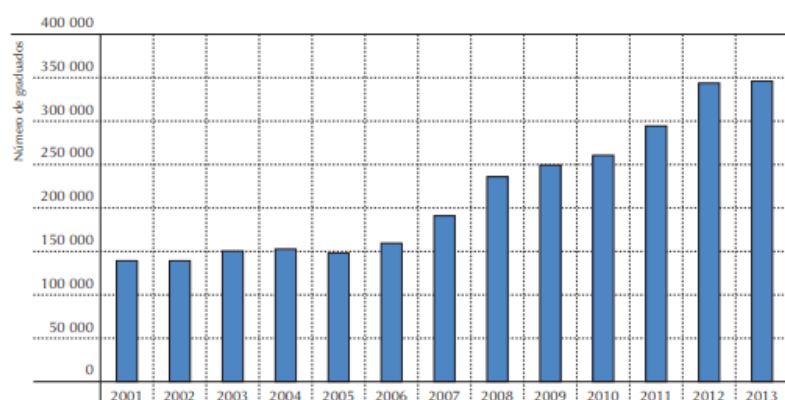
El sistema de aseguramiento de calidad de la educación superior aún necesita considerables mejoras, especialmente en lo que corresponde a instituciones y programas no universitarios.

Los estudiantes, sus familias y los proveedores de educación superior por igual perciben la educación tecnológica y técnica profesional —que es vital para la economía del país— como el "pariente pobre" del sector universitario. Muchos proveedores de educación técnica y tecnológica preferirían subir al nivel de universidad en vez de enfocarse en convertirse en excelentes instituciones técnicas y tecnológicas; muchos de sus estudiantes quieren pasar a la universidad —y no al mercado laboral— después de su graduación.

Colombia aún tiene mucho por hacer para abrir caminos y trampolines a través del sistema para los estudiantes que quieren avanzar a otros niveles de educación superior. Sería útil contar con una jerarquía más simple y clara de titulaciones de educación superior y cualificaciones.

(MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL, 2012)

Ilustración 4 Indicadores De Graduados En Educación Superior Del Año 2001 Al Año 2013



Fuente: OLE (s. d.), "Estadística de interés", sitio web del Observatorio Laboral Para la Educación, www.graduadoscolombia.edu.co.

Fuente: (MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL, 2012)

CONTEXTUALIZACION A NIVEL DEPARTAMENTAL

La Tabla resume la situación de cada departamento con las tasas de matrícula y deserción, la cantidad de programas de calidad y los niveles de pobreza, y presenta apenas algunas de las numerosas diferencias entre las regiones de Colombia. Los bachilleres del Distrito Capital de Bogotá tienen opción de 280 programas acreditados y la mayoría de sus pares continuarán sus estudios superiores. Igualmente, los egresados con alto rendimiento, nacidos en Sucre, solo tendrán la opción de dos programas de calidad, o tendrán que buscar recursos para viajar a otro departamento. Ellos representarán una minoría en la elección de matricularse en educación superior, y enfrentarán una probabilidad de deserción de más de uno de cada diez.

(MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL, 2012)

Ilustración 5 Indicadores Departamentales

Departamento	Tasa neta de matriculados (%)	Programas acreditados (2014)	Tasa de deserción anual (%)	Nivel de pobreza (%)
Guainía	10,1	n/a	n/a	n/a
Guaviare	16,4	n/a	n/a	n/a
Huila	17,0	9	8,2	47,3
La Guajira	31,0	n/a	12,0	55,8
Magdalena	30,2	7	11,8	50,5
Meta	34,1	2	9,7	27,1
Nariño	23	11	10,3	47,6
Norte de Santander	46,2	5	10,5	39,4
Putumayo	10,5	n/a	n/a	n/a
Quindío	61,2	8	12,6	35,6
Risaralda	51,3	25	13,3	28,8
San Andrés	17,8	n/a	n/a	n/a
Santander	59,7	35	9,8	19,5
Sucre	21,8	2	13,2	47,3
Tolima	36,0	14	9,8	34,8
Valle del Cauca	37,0	75	13,5	27,2
Vaupés	7,4	n/a	n/a	n/a
Vichada	10,0	n/a	n/a	n/a
Nacional	45,5	813	10,4	30,6

n/a hace referencia a los datos que no están disponibles en la fuente determinada. Todos los indicadores corresponden a 2013, salvo que se indique lo contrario.

Fuentes: DANE (2015), "Pobreza y desigualdad", *Pobreza y Condiciones de Vida*, Departamento Administrativo Nacional de Estadística, www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-sociales/pobreza; MEN (2015a), "OECD-Colombia education and skills accession policy review: Country background report", Ministerio de Educación Nacional, Bogotá; CESU (2014), *Acuerdo por lo Superior 2034: Propuesta de Política Pública para la Excelencia de la Educación Superior en Colombia en el Escenario de la Paz*, Consejo Nacional de Educación Superior, www.dialogoeducacionsuperior.edu.co/1750/articles-319917_recurso_1.pdf.

Fuente: (MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL, 2012)

CONTEXTUALIZACION LOCAL

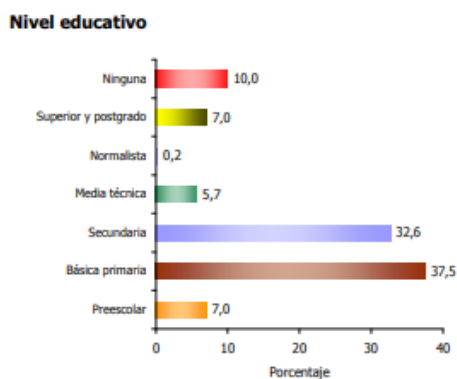
Con una reunión de socialización a la Secretaría de Educación y docentes del área de inglés, la Gobernación del Valle hizo la socialización del programa que busca que los estudiantes del sector oficial de Buenaventura hablen una segunda lengua.

Se trata del programa Good Valle, que iniciará con 300 estudiantes focalizados en las instituciones educativas Normal Superior Juan Ladrilleros, Teófilo Roberto Potes (Ineterpo), Francisco José de Caldas y otras que fueron seleccionadas de acuerdo al rendimiento de pruebas Saber, según lo expresado por el secretario de Educación, Germán David Torres Viveros.

Indicó el funcionario que el programa inicia en abril, el oferente que ganó la licitación fue la Universidad Nacional, que operará la dinámica bilingüe, para este fin, están requiriendo licenciados en Lenguas Modernas de la localidad quienes pueden ingresar a la página del Alma Mater y participar como educador interesado.

El proyecto tiene un valor de 5 mil millones de pesos y la fuente son recursos de Regalías.
(Alcaldía de Buenaventura, s.f.)

Ilustración 6 Estadísticas Niveles De Educación Buenaventura

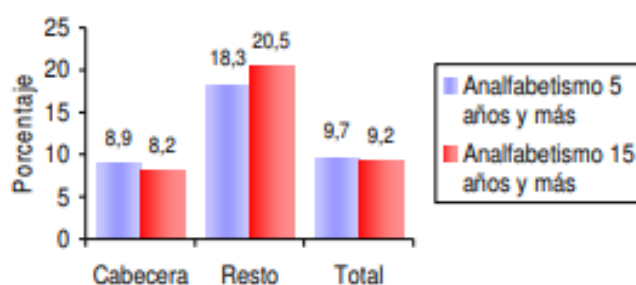


El 37,5% de la población residente en **BUENAVENTURA**, ha alcanzado el nivel básica primaria; el 32,6% ha alcanzado secundaria y el 7,0% el nivel superior y postgrado. La población residente sin ningún nivel educativo es el 10,0%.

Fuente: (DANE, 2005, pág. 5)

Ilustración 7 Tasa de analfabetismo Buenaventura

Tasa de Analfabetismo, población de 5 años y más y 15 años y más, cabecera resto



El 9,7% de la población de 5 años y más y el 9,2% de 15 años y más de **BUENAVENTURA** no sabe leer y escribir.

Fuente: (DANE, 2005)

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Buscar una solución a la problemática diagnosticada en materia del desempleo y que mediante el análisis y la propuesta arquitectónica de un proyecto de Capacitación Marítimo y portuario para la ciudad de Buenaventura específicamente de la isla Cascajal, se pueda mitigar y brindar ayuda a la población afectada, logrando así nuestra meta, además de hacer una recuperación ambiental del borde de la isla apoyando el plan de desarrollo municipal, para dejar una huella ecológica e innovadora con nuestro proyecto.

Objetivos Específicos

- Dotar de espacios educativos para todos los beneficiarios del programa local de la alcaldía, a través de la financiación autorizada de la secretaria de educación por medio de recursos de regalías.
- Recuperar el borde de isla a través del diseño de nuestro proyecto, mediante un concepto tipológico de construcciones palafíticas y lacustres.
- Diseñar un proyecto innovador que por medio de él se intervenga para la recuperación de los manglares de la isla.
- Brindar la oportunidad ambiental para que se devuelva al mar el terreno que se ha invadido en la zona de la propuesta.
- Plantear un proyecto sostenible y sustentable a través del análisis bioclimático para el desarrollo del mismo.
- Diseñar un proyecto arquitectónico para que se capaciten los bonaverenses, y por medio de este se disminuyan los índices de desempleo de la ciudad, conectándolo con el plan de desarrollo municipal y el malecón Bahía de la cruz.
- Continuar con un perfil peatonal que conecte el malecón con nuestro proyecto y la tercera etapa de el plan de desarrollo municipal.
- Generar espacios públicos para la integración de las personas, zonas verdes, espacios culturales, zonas deportivas, parques infantiles y espacios de admiración

JUSTIFICACION

La realización de un proyecto arquitectónico en la ciudad de Buenaventura es importante para que capacitando a los Bonaverenses puedan ampliar sus oportunidades de encontrar empleo y mejoren su calidad de vida y se reduzcan los índices de pobreza que atañen a la ciudad.

Teniendo en cuenta las diferentes políticas y planes que ha venido desarrollando el gobierno, se puede enlazar el proyecto a la política pública nacional “Competitividad con Equidad”, “Planes de expansión portuaria bianuales”, y el programa (CCBUN) de la cámara de comercio de Buenaventura y la sociedad portuaria regional, ley 1617 de 2013.

Nuestro proyecto es viable dada la ubicación estratégica que tiene, ya que nos encontramos enlazados con el malecón y dentro de la segunda etapa de desarrollo de la recuperación de borde de isla planteado por la alcaldía municipal, además estamos a pocos metros del puerto más importante del país y de esta manera será más fácil establecer conexiones y convenios laborales de las personas que se vayan a beneficiar del proyecto.

Según el análisis realizado en el sector, se innovará en cuanto a la utilización de materiales de la región en su sistema constructivo y así convertirlo en un proyecto sostenible y sustentable, aportando un diseño moderno y de representación simbólica que identifica a la región.

ASPECTO ECONOMICO

El CENTRO DE CAPACITACION MARITIMO Y PORTUARIO DE BUENAVENTURA, durante su etapa de construcción generara alrededor de 500 empleos directos, entre mano de obra calificada y no calificada, además con la puesta en operación de las unidades de negocio, se generan unos 100 empleos en su etapa de construcción y 150 empleos durante su operación.

Valor Y Fuentes De Financiación:

El proyecto se financiará así: Alcaldía Distrital de Buenaventura mediante regalías del municipio, Gobernación del Valle del Cauca un porcentaje de aporte en regalías y Gobierno Nacional por medio del ministerio de educación y el departamento nacional de planeación (DNP).

Se ha tomado como base, el 20% del total de la población objetivo a beneficiar con el proyecto, esto a fin de simular el impacto aproximado sobre la economía local, con la puesta en marcha del proyecto, a saber: Población objetivo = 290.470 Población objetivo 20% = 58.091 Gasto promedio mensual en el Malecón = \$22.000 Gasto promedio anual en el Malecón = 264.000 Gasto promedio anual del 20% de la población objetivo = COP\$ 15.336,024.000.

Aspecto de Innovación

Nuestro proyecto se consolidará como un símbolo urbano y de innovación en la ciudad de Buenaventura, en el piso cero se ubica las zonas verdes rodeado de jardines y espacios deportivos y culturales, en el acceso principal que se encuentra en el nivel +0.60 que es nuestra plataforma de primer piso encontramos la recepción del centro de capacitación, se puede ingresar por tres puntos uno por las escaleras que atraviesan el volumen del edificio de norte a sur dirigiendo a sus visitantes hacia la orilla del muelle, segundo, por las rampas que dirigen a las personas con movilidad reducida hacia cada uno de los niveles del proyecto y el tercero por el costado oriental que nos dirige hacia un show-room que son unas plazoletas de exposición y zonas de comercio artesanal, con capacidad máxima de 1200 personas el cual se encuentra en una plaza libre que está abierta 24/7 al público. En el piso cero encontramos un auditorio independiente que se une a el edificio en su volumen brindando altas condiciones técnicas, albergando a unas 600 personas. En el nivel 2 que se encuentra a N+5.0 encontramos espacios de uso múltiple los cuales incluyen una recepción, biblioteca, sala cuna, aulas de clase, salas para

reuniones y cafetería. En el nivel 3 que se encuentra a N+9 encontramos zonas de co-working, aulas de clase, salas de juntas, un restaurante y cafetería con una plataforma mirador que ofrece a propios y visitantes una experiencia inigualable. En el nivel 4 que se encuentra a N+13 encontramos los laboratorios, salas de simulación, aulas de clase y unas terrazas verdes transitables que conectan cada uno de los volúmenes. En el 5 y ultimo nivel que se encuentra a N+17 creamos unas cubiertas verdes las cuales son muy importantes para el desarrollo del proyecto pues estas terrazas son las encargadas de permitir el enfriamiento de las placas superiores del edificio para mantener un ambiente fresco y confortable, además contamos con sistemas recolectores de aguas lluvias la cual se almacena en un tanque subterráneo que nos permitirá re utilizarla en sanitarios y riego de las zonas verdes del proyecto, haciendo así que nuestro edificio sea más amigable con el medio ambiente, convirtiéndolo en un proyecto sostenible.

Con 3 grandes pilares, educación, cultura y emprendimiento, el CENTRO DE CAPACITACION MARITIMO Y PORTUARIO llega para integrarse como una visión de desarrollo urbano para ser el detonante de inversión para la ciudad y consolidarse como un distrito de innovación en este sector de la isla Cascajal.

Aspecto Social

Pese a que los usos del suelo territorial del municipio son diversos, no hay una estructuración clara de la ocupación, puesto existen zonas que no tienen un uso determinado, por lo tanto, son susceptibles de ser intervenidas de manera inadecuada o de la extensión de otros usos de suelo generando así asentamientos invasivos y viviendas que respondan a la necesidad de los habitantes del sector de buenaventura estableciendo una notable saturación del espacio y haciendo uso inapropiado de él.

Al igual los asentamientos urbanos del área rural concentran actividades de bajo impacto como residencial, comercial, ecoturística y de servicios sociales principalmente, que cubren solamente a la población residente en esas zonas lo cual indica un fuerte impacto en áreas residenciales las cuales son viviendas invasivas encontrándose frente a un alto índice de inundación lo cual coloca a la población de Buenaventura vulnerable frente a esta situación , encontrándose así mismo que los habitantes no cuentan con zonas turísticas ni de esparcimiento que permita y que brinde a la sociedad recreación y deporte para un desarrollo sostenible y eficaz tanto para la población alta , media y baja de Buenaventura.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que por la magnitud e importancia de un puerto como el de Buenaventura, es deficiente el grado de desarrollo y las condiciones socio-económicas de sus habitantes. Las actividades portuarias, por sus características, no son las de mayor generación de empleo, el cual requiere en la mayoría de casos cierto nivel de capacitación que no abunda en la ciudad. Por otro lado, se encuentran actividades como la forestal y la pesquera, las cuales tiene un gran potencial y que podrían absorber gran parte de la mano de obra desempleada en la ciudad. (AYURE, 2017)

CONSIDERACIONES DEL PROYECTO

Importante

Es el puerto de Colombia más importante del país puesto que exporta mercancías a todo el mundo, es por esto que es importante crear un espacio para la capacitación de los bonaverenses para que puedan mejorar la economía local y se reduzcan los índices de desempleo que abruman a la ciudad.

Pertinente

Debido a la gran tasa de deserción escolar el proyecto es pertinente porque permite brindar la oportunidad a la población bonaverense para que puedan acceder a la educación superior alcanzando un título como técnicos, de esta manera se reducirán los índices de desempleo pues se abrirán espacios para que los beneficiados accedan a empleos dignos y mejoren su calidad de vida, además se incrementara el ingreso económico de la región lo cual les permitirá invertir en su propia ciudad.

Novedoso

A nivel constructivo se aportará por la construcción sostenible con el propósito de aportar al cuidado del medio ambiente. Se contará con terrazas verdes, planta de tratamiento de aguas lluvias, jardines verticales, aguas residuales y un reservorio, además se aprovechará la iluminación y condiciones climáticas para reducir los consumos de energía y agua.

ALCANCE

El proyecto busca tener un alcance a nivel regional sirviendo como ejemplo y referente de un modelo de desarrollo basado en el aprovechamiento del potencial del territorio, con direccionamiento a la riqueza marítima y portuaria, ayudando a la comunidad a mejorar sus condiciones de vulnerabilidad en cuanto a su situación de pobreza y desempleo.

Número de habitantes 400.0000

Porcentaje de personas estudiando 30%

Número personas 120.000

Porcentaje de personas que terminan el bachillerato 1%

Número de posibles personas beneficiadas 1.200

Porcentaje de personas a las que se dirige el proyecto 0,5%

Alcance del proyecto 600 personas

DESARROLLO PROYECTUAL

Tabla 1
Tabla de Desarrollo Proyectual

URBANO (CONTEXTO)	INVESTIGACION
	Análisis de variables urbanas del sector
	Análisis de las áreas de influencia del sector
	Accesibilidad
ARQUITECTONICO (OBJETO)	Equipamientos existentes en el sector
	Arquitectura óptima para el plan de desarrollo.
	Implantación
	Organigrama
AMBIENTAL (IMPACTO)	Actividades a desarrollar en las áreas propuestas
	Funcionamiento en conjunto
	PRINCIPIOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE
	Contribuir activamente a la preservación del medio ambiente y la biodiversidad
	Cumplir con la legislación y normativa aplicable
	Promocionar la innovación
	Crear zonas verdes de esparcimiento
	Reutilizar aguas lluvias

Fuente elaboración propia

METODOLOGIA

Para cumplir con el objetivo general se realiza un análisis urbano, arquitectónico, social, económico y cultural del lugar de intervención, donde se llegara a una conclusión de la cual se pueda obtener un resultado favorable y acertado para el desarrollo del proyecto Centro de Capacitación Marítimo y Portuario de Buenaventura, dentro del análisis se tendrá en cuenta , determinantes importantes como son: estado actual del lote donde se desarrollara el proyecto, análisis económico, social y cultural de la población que habita en la isla Cascajal, análisis de la normatividad sobre centros educativos establecidas a nivel nacional, análisis de las estadísticas e indicadores de los niveles de escolaridad de los pobladores, inclusión al proyecto de las personas que se encuentran en estado de vulnerabilidad para que se beneficien con él, análisis de los puntos de conexión con las otras dos etapas de el plan de desarrollo municipal, estudio de los puntos de acceso que llegaran hacia nuestra propuesta, conexiones viales, propuesta de perfiles viales para mejorar la movilidad del sector, aportes ambientales, teniendo en cuenta estas determinantes que serán primordiales e influyentes en el lugar donde se desarrollara el proyecto junto con sus respectivos datos estadísticos que permitan corroborar esta información.

Teniendo en cuenta la información recolectada se procede a diseñar un esquema básico del proyecto, la conexión con el actualmente ya ejecutado malecón turístico, una zonificación de las diferentes zonas que se van a desarrollar dentro del mismo, su materialidad, y verificación de normativa de acuerdo al POT (plan de ordenamiento territorial) para poder así tomar decisiones en cuanto al diseño del volumen y sus espacios conexos, teniendo en cuenta la zonificación ya establecida para situar el edificio y que se evidencie su respectiva geometrización, jerarquía,

simetría y espacialidad dando importancia a todos los principios ordenadores para el buen funcionamiento de la propuesta.

DIAGNOSTICO

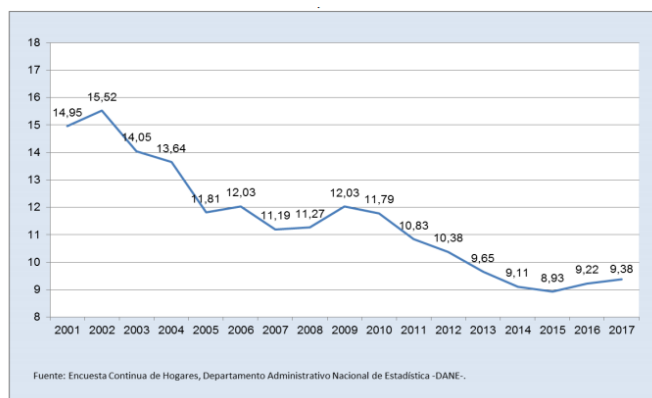
Según el Banco de la República, las tasas de empleo y desempleo, calculadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) son indicadores de la evolución en el tiempo de, respectivamente, la proporción de personas que, estando en edad de trabajar, se encuentran ocupadas y de la proporción de personas que, teniendo la intención de trabajar, se puedan emplear.

Según el DANE, en enero de 2016, la tasa de desempleo fue 11,9% y estuvo acompañada de la tasa de participación más alta de los últimos 16 años con 64,5%. Por su parte, la tasa de ocupación se mantuvo alta y estable en 56,9%.

De acuerdo con el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, 265 mil colombianos más encontraron empleo en enero de 2016. En el trimestre móvil de noviembre de 2015 a enero de 2016, la tasa de desempleo se situó en 9,2%, con las tasas de participación y ocupación más altas en los últimos 16 años. Para el mismo periodo en 2015, la tasa de desempleo se ubicó en 9,1%. En los últimos tres años, para este trimestre, se registraron tasas de desempleo de un dígito.

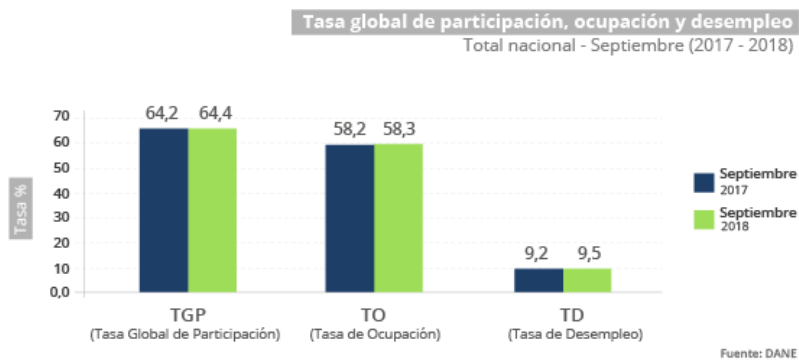
Las actividades que más generaron empleo son las actividades inmobiliarias y de servicios.
(colombia.com, s.f.)

Ilustración 8 Grafico De Desempleo Nacional



Fuente: (BANCO DE LA REPUBLICA, s.f.)

Ilustración 9 Tasa De Desempleo A 2018



En el trimestre julio - septiembre de 2018, la población ocupada en el total nacional aumentó en 307 mil personas frente al mismo trimestre de 2017.

Fuente: (DANE, s.f.)

FOTOS ACTUALES DE LA ISLA CASCAJAL

Ilustración 10 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 11 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 12 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 13 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 14 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 15 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 16 Borde de Isla Vivienda Palafítica



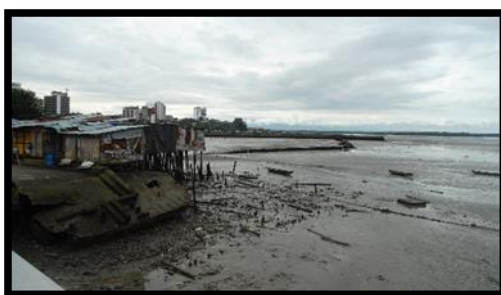
Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 17 Borde de Isla Vivienda Palafítica



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 18 Borde de Isla Vivienda Palafítica



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 19 Borde de Isla Vivienda Palafítica



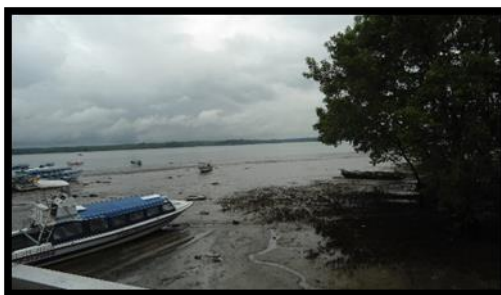
Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 20 Borde de Isla Vivienda Palafítica



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 21 Terreno del Proyecto



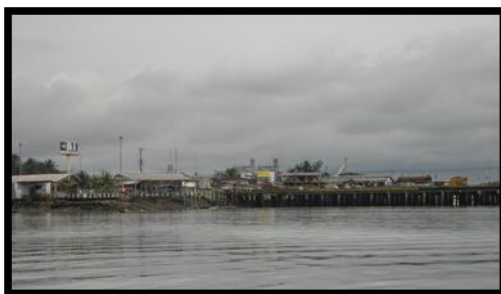
Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 22 Terreno del Proyecto



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 23 Puente Avenida Simón Bolívar



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 24 Acercamiento al Puerto Buenaventura



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 25 Acercamiento al Puerto Buenaventura



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 26 Acercamiento al Puerto Buenaventura



Fuente: Elaboración Propia

MARCO TEORICO

MARCO CONTEXTUAL O GEOGRAFICO

Lugar: Buenaventura – Isla Cascajal

Fecha de Fundación: 14 de julio de 1540

Nombre Del Fundador: Juan de Ladrilleros

Reseña Histórica

El origen de Buenaventura, como población, se remonta a la llegada de Vasco Núñez de Balboa en 1515, quien después de desembarcar en la Costa Caribe atravesó el Darién y llegó al que llamó Mar del Sur o Mar del Pacífico. Hechos históricos revelan que existió, desde el

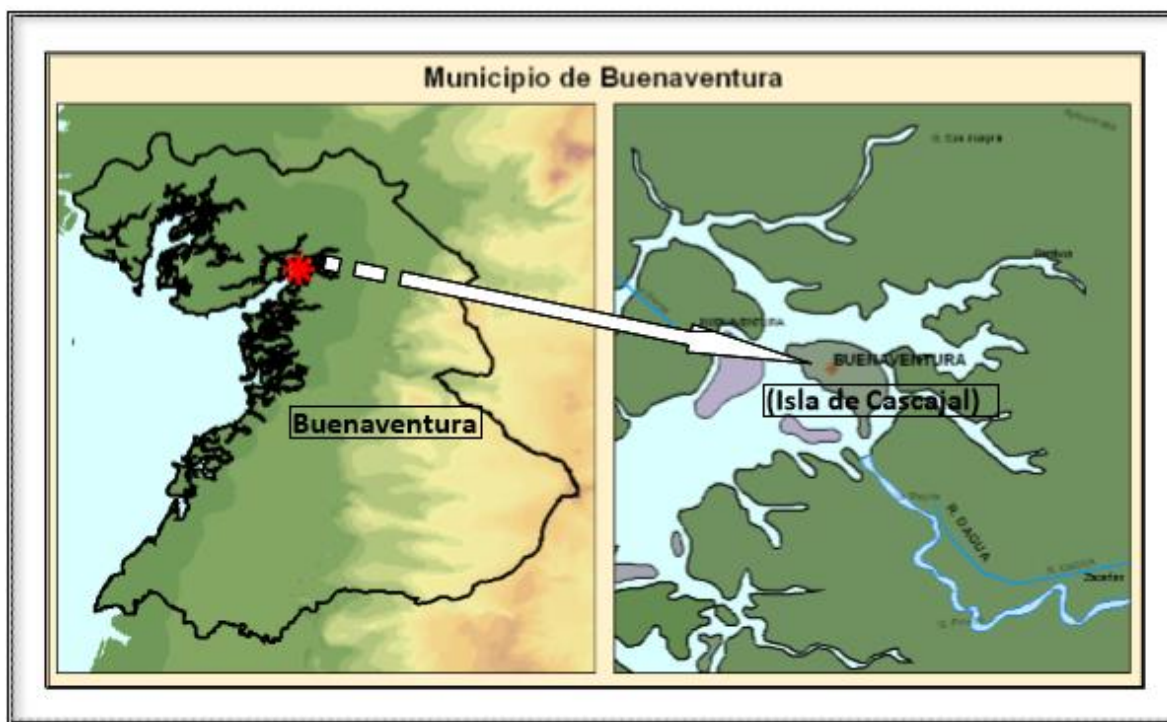
principio, muy poco interés por ver convertida a Buenaventura en una población propiamente dicha. Más bien se buscaba una entrada hacia el interior del territorio, hecho que marcaría por muchas décadas el destino del que es hoy uno de los puertos más importantes del país.

Esta situación la evidenció la llegada de Juan de Ladrillero y Pascual de Andagoya entre 1539 y 1540. Como lo mencionaron Gärtner (2005) y Aprile-Gnisset (2002), estos conquistadores nunca tuvieron la intención de establecer población alguna en Buenaventura. Dentro de las razones pueden enumerarse: la resistencia de los nativos, la espesa selva, la alta humedad, la inclemente temperatura, y, en definitiva, el conjunto de todas sus condiciones geográficas que hacían poco conveniente y muy riesgoso el establecimiento de un centro de operaciones conquistador en la región³

Así pasarían el siglo XVI y parte del XVII, período en el que fue imposible el establecimiento de asentamientos poblacionales definitivos. Durante estas décadas se suspendió cualquier actividad portuaria en esta zona del país, pese a los numerosos intentos por reestablecer las actividades. Esta situación hizo que las autoridades caleñas se dieran cuenta de la importancia que para la ciudad de Cali representaba el funcionamiento del puerto.

Luego de múltiples obstáculos, tales como la oposición de algunos sectores que se estarían beneficiando de las precarias condiciones de transporte terrestre entre Cali y Buenaventura⁴, y pese incluso a la utilización por varias décadas de un camino alternativo para salir al Pacífico los caleños optaron, hacia mediados del siglo XIX, por la reapertura del antiguo camino entre Cali y el puerto.

Mapa 1 ubicación De La Isla De Cascajal Dentro Del Municipio De Buenaventura



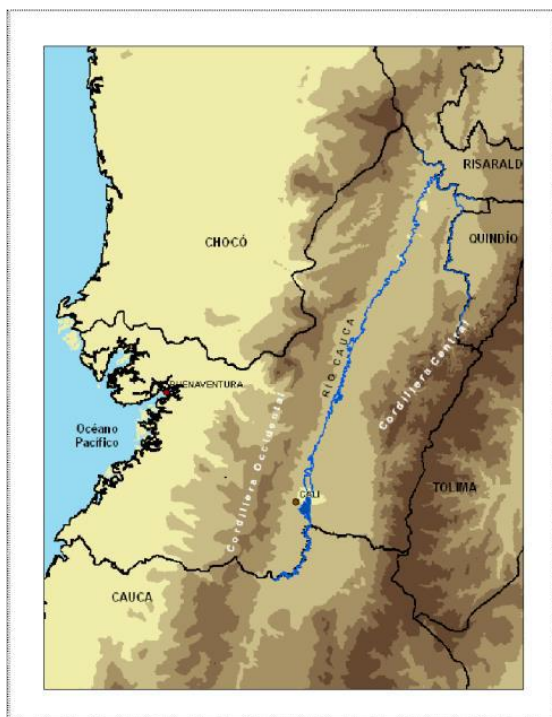
Fuente: (IGAC, 2013)

ASPECTOS GENERALES

La descripción y análisis físico de un territorio ha venido cobrando gran interés como determinante de las condiciones socio-económicas de la población. Esto se ve reflejado en el aumento del número de estudios en los que las características geográficas explican en forma importante el crecimiento económico.

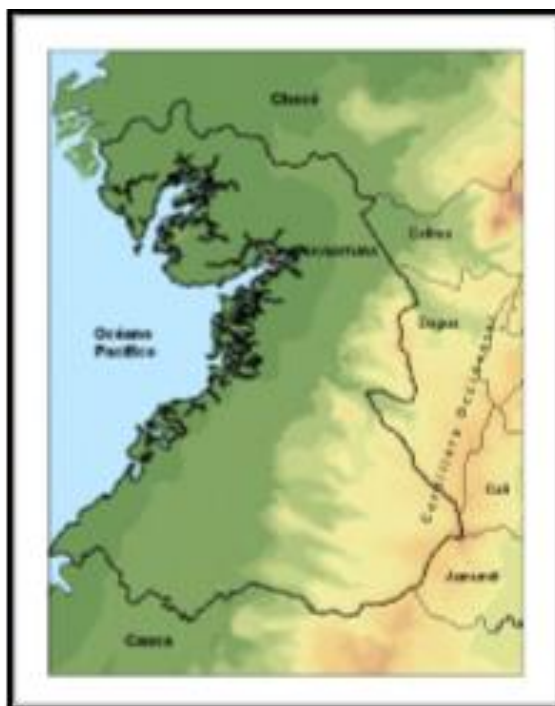
Una característica particular de las poblaciones de la Costa Pacífica colombiana, es que se encuentran separadas del interior del país por una cadena montañosa, correspondiente a la cordillera occidental. Adicionalmente, por ser tierras bajas, en su mayoría por debajo de los 1.000 metros sobre el nivel del mar (msnm), el clima cálido es el predominante. Toda esta zona de tierras bajas conforma lo que se conoce como la llanura del Pacífico.

Mapa 2 Departamento Valle Del Cauca



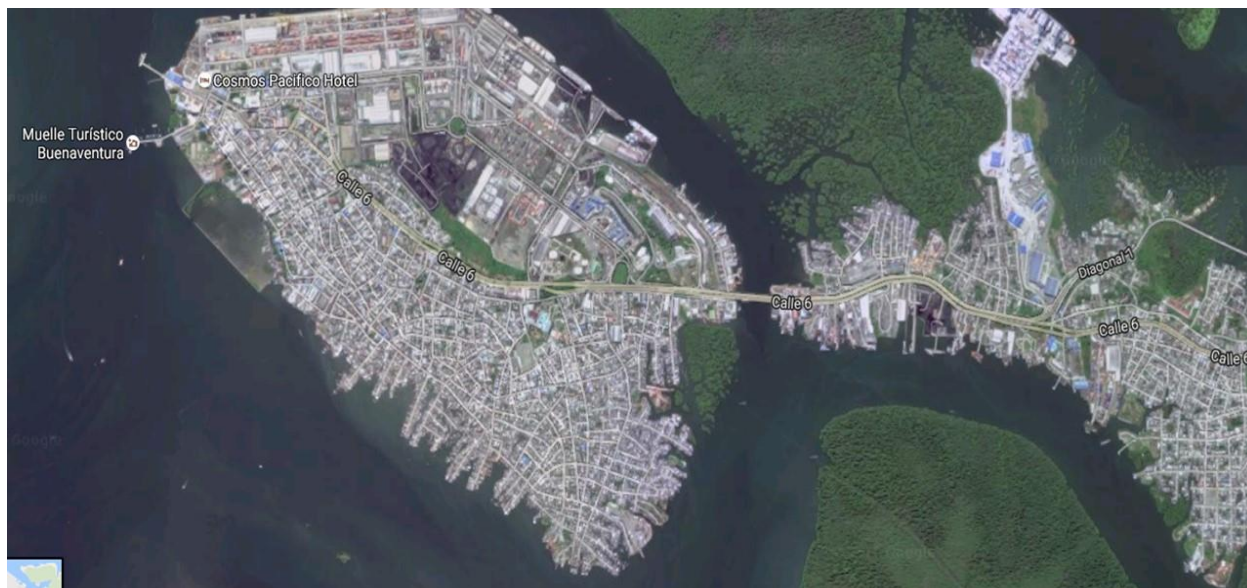
Fuente: (IGAC, 2013)

Mapa 3 Características Geográficas de Buenaventura

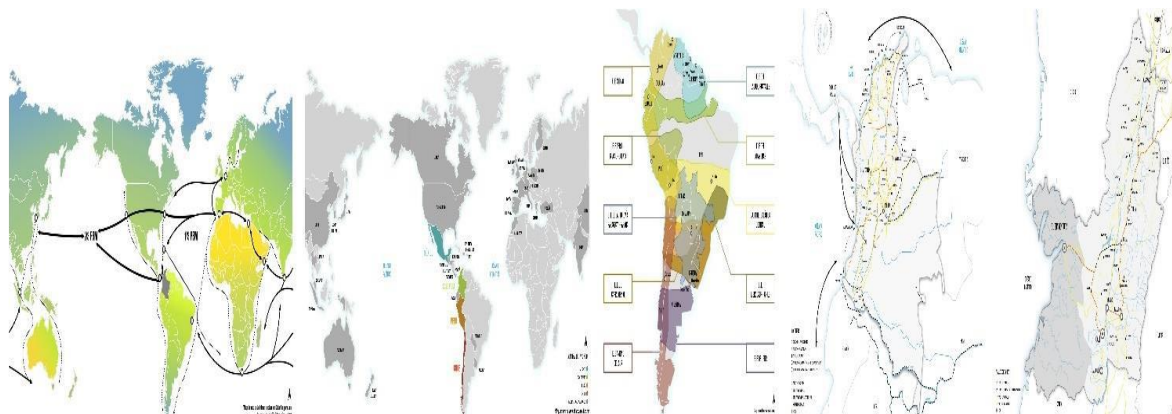


Fuente: (IGAC, 2013)

Ubicación Isla Cascajal



Mapa 5 Localización General Del Proyecto
Mapa 4 ubicación del lote



Fuente: (IGAC, 2013)

FUENTE: BAEZ VARGAS LAURA ALEJANDRA 2015 TRABAJO DE GRADO

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

Condiciones Específicas de la Zona

FITOTECTURA

Tabla 2

Fitotectura Local

Plantas silvestres	Arbustos	Plantas de adorno	Plantas medicinales	Árboles frutales
Ortiga	Nopal	Rosas de castilla	Malva	Chirimoya
Ortiguilla				
Hierba mora	Cholán	De Jericó;	Manzanilla	Aguacate
Chimbalo				
Casamaru cha	Guarango	Azucenas	Violeta	Naranja dulce
Taracsaco				
Carlos- santo	Chámano	Dalias	Borraja	Mango
Escobilla				
Paico	Quijar	Margarita	Taracsaco	Limón
Ubilla		s		
Yaguachi	Algarrobo	Violetas	Escarzone	Tomate
Canayuyo			ra	
Verbena	Campeche	Crisantemos	Toronjil	Chigualcan

hierba				
buena	Casco	Geranio	Orégano	Granadilla
Trinitaria				
Lengua de vaca	Chichí	Magnolia	Escancel	Níspero
Llantén	Chilco	Pensamie ntos	Mastuerzo	Poma-rosa
Berros	Higuerilla	Cosmos	Clavel	Guanábana
Fresa	Cujaco	Estrella de Panamá	Berro	Guaba
Hierva				
luisa	Lechero	Buganvilla	Canchalagua	Guayaba
Uña de gato				
Bledos	Sauco	Lirio	hierba	Capulí
Malva			luisa	
Funfun	Marco	Cartucho	menta	Cidra
Chambas				
Pactos	Mucuchag	Arete	Verbena	Papaya
Pucungas	lla			

Nachas	Floripondi	Corona de	Uña de	
Purgas	o	Espinas de	gato	Mortiño
		Cristo		

(Cuevas, s.f., pág. 5) Datos obtenidos de la página <https://www.saviabotanica.com/banner-principal/robles-nisperos-manglares-y-hombres/> (Elaboración de Angélica María Cuevas)

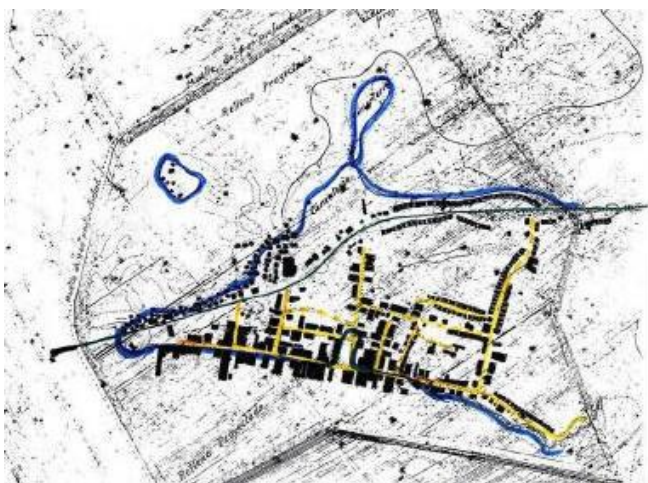
Demografía

Antecedentes Históricos

Con el reconocimiento de placeres auríferos en la región pacífica se constituyeron grupos de esclavos mediante expediciones que partían desde los centros poblados hasta las desembocaduras de los ríos desarrollándose la movilidad de la población negra y su

Adaptación a la ecología ribereña y selvática, y con ello un primer poblamiento del Pacífico. En el siglo XVII se inicia la ocupación permanente de estos sitios auríferos y surge la presencia de las cuadrillas de esclavos, que fueron provistas por el interior del país; el agotamiento de las raciones exigía a estos grupos procurar su sustento con recursos del medio, con lo cual se dio más estabilidad a esta forma de organización social.

IMAGEN # 21: DEMOGRAFIA HISTORICA DE BUENAVENTURA



FUENTE:<https://www.google.com.co/search?q=DEMOGRAFIA+>

DE+BUENAVENTURA&biw=1242&bih=557&source=lnms&tbn

=isch&sa=X

Etnografía

La conformación étnica de la población Buenaventura es, aproximadamente 90% población negra, 5% indígena y 5% mestiza (blanca). Esta característica, determina que existe una cultura o una sociedad con una historia compartida, con una tradición y costumbres únicas, una identidad propia que la diferencia del resto del común de la sociedad colombiana.

La cohesión de sus miembros se establece principalmente con base en el parentesco, las actividades económicas y las expresiones religiosas, las cuales conforman un universo socio-cultural y simbólico que da unidad y autonomía respecto a la llamada cultura mayor. Las familias o unidades domesticas se caracterizan por la permanencia de la prole alrededor de la mujer, por alianzas (“congenio”) en serie, el ejercicio de los derechos de herencia se da tanto por línea materna como paterna. En ellas, la autoridad social es ejercida por el hombre en la figura del padre o padrastro^{1 1} y en algunos casos por los tíos vinculados a la unidad doméstica familiar.

BIOCLIMATICA DE LA REGION

Como se mencionó anteriormente, Buenaventura presenta unas características particulares. Dentro de ellas se destaca el hecho de estar localizada a 7 msnm, con un clima predominantemente cálido y de mucha humedad.

El Gráfico permite observar algunas características particulares. La primera es que casi la totalidad del territorio de Buenaventura se caracteriza por tener altas temperaturas y altos niveles de humedad, a pesar de comprender un territorio tan amplio, con cerca de 6.788 km² y ser el

municipio con mayor extensión del departamento. La segunda característica es la gran diferencia que hay entre las condiciones climáticas de Buenaventura, con respecto no sólo al promedio nacional sino al departamental. Esto está corroborando el hecho de que Buenaventura presenta unas características físicas muy diferentes a las del resto del departamento.

Calidad Ambiental

El análisis de calidad ambiental de la ciudad se realizó por comunas y con los distintos factores que dentro del concepto de lo ambiental se deben evaluar, por medio de un cuadro que permitiera de una manera rápida y sintética comparar el estado actual de cada uno de ellos.

Tabla 3
Indicadores Calidad Ambiental

I NDI CADOR	VALOR O ESTADO
Precipitación promedio anual	7.650,1 mm/ año
Meses de máxima precipitación.	Noviembre
Mes con mayor precipitación y valor	septiembre, 978.0 mm/ año
Mes con menor precipitación y valor	febrero, 692.6 mm/ año
Evaporación promedio anual	1077.1 mm/ año
Humedad relativa	88.8 %
Vientos predominantes, dirección	Del suroeste

Vientos predominantes	2.4 m/ s - 8.0 m/ s
Velocidad media	
y máxima	
Porcentaje ocurrencia	25 %
vientos	
Predominantes	
Temperatura promedio	26.2° C
del aire	
Nubosidad	6 a 7 oct as
Brillo solar promedio	1290.6 horas
anual	
Porcentaje de Brillo	29.5 %
solar anual	
Mes con mayor brillo	Julio
solar	
Mes con menor brillo	Febrero
solar	

(unal, s.f.) Universidad nacional

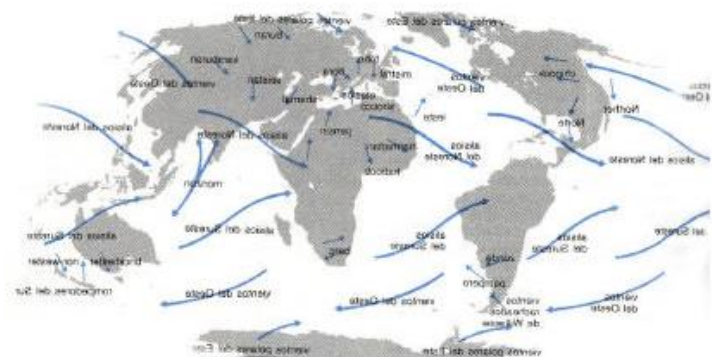
Vientos

La dirección, frecuencia e intensidad del viento son parámetros determinantes en las predicciones de oleaje, el cual incide de manera importante en la dinámica de las masas de agua y en la morfología costera. Según los resultados de las observaciones hechas por barcos mar

afuera de la Bahía (US Defense Mapping Agency Hydrographic Center. 1980), las direcciones más frecuentes de ocurrencia del viento son el suroeste y sur con 36.7 y 32.3 % respectivamente.

La dirección predominante, SW, está alineada con el canal de entrada a la Bahía de Buenaventura, por lo que inciden de forma directa contra el barrio San José. Los porcentajes de ocurrencia presentados en el período de medición de 1985 a 1986 son: suroeste con 25%, presentándose una velocidad media de 2.4 m/s y una velocidad máxima de 8.0 m/s, sur con 23% y velocidades medias y máximas de 1.2 m/s y 5.3 m/s respectivamente; y este con 20% y velocidades media de 2.1 m/s y velocidad máxima de 7.1 m/s.

(unal, s.f.)



Precipitaciones

Las abundantes precipitaciones se deben principalmente a que las masas de nubes que se forman a poca altura sobre el mar, saturadas de humedad, son arrastradas por los fuertes vientos del occidente hacia el interior, y al encontrarse con la cordillera Occidental se detienen, se enfrían sobre las estribaciones de ésta y se condensan, precipitando lluvias abundantes y frecuentes cargas eléctricas. El promedio de precipitaciones anual es de 7.650,1 mm/año.

(unal, s.f.)

Humedad relativa

La baja salinidad del mar en la Costa Pacífica Colombiana, con una concentración menor de 30 gramos de sal/lit de H₂O, originada por el alto volumen de agua dulce que descargan los ríos en el Litoral, la evaporación de los manglares y selvas de la costa, y el estancamiento de las masas de nubes arrastradas por los vientos marítimos por la presencia de la Cordillera Occidental, causa principalmente el sostenimiento permanente de una alta humedad atmosférica a lo largo del año, la cual alcanzó un promedio del 89%, con mínimas variaciones que oscilan entre el 2 y 4 %. La humedad es tal que, en el almanaque mundial del 2003, Buenaventura se denomina el centro poblado más húmedo del mundo.

(unal, s.f.)

Radiación Solar, nubosidad y brillo solar

En general, la radiación solar que llega a la atmósfera es dispersa, absorbida o reflejada por las nubes y las formas del relieve. Las nubes de la región reflejan al ambiente una gran cantidad de radiación solar incidente, ésta cantidad depende básicamente del tipo de nubes y de su albedo. Según los registros, el valor medio anual de nubosidad oscila entre 6 y 7 octas durante todo el año, lo cual permite concluir que la ciudad de Buenaventura permanece cubierta, o semicubierta de nubes. Con respecto al Brillo Solar, se observó que, durante el año, se reporta un valor de 1290.5 horas, siendo Julio el mes de mayor brillo solar, coincidiendo con la época de abundantes lluvias.

(unal, s.f.)

Evaporación

El comportamiento de la evaporación para las estaciones AEROPUERTO DE BUENAVENTURA, PUERTOS DE COLOMBIA y BAJO CALIMA, permite establecer que la

ciudad de Buenaventura presenta un promedio que oscila entre 711.9, 1.176.9 y 1.028 mm/año, valores muy inferiores a la precipitación, en razón del alto grado de Humedad Relativa de la zona.

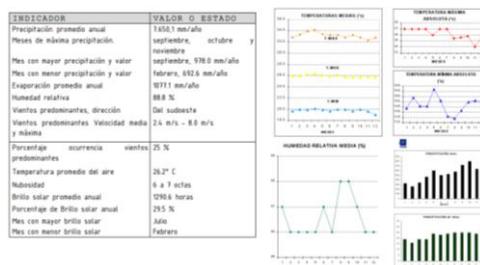
(unal, s.f.)

Temperatura

Teniendo en cuenta que el municipio de Buenaventura se encuentra localizado en la parte baja de la cordillera occidental, se reconoce una alta incidencia de las características climatológicas de montaña. Por lo tanto, en zonas de ascenso, el enfriamiento de las masas de aire provoca la condensación y, por consiguiente, la formación de nubosidad y de precipitaciones. Esto también determina que, en las laderas altas, por la reducción de la insolación debido a la alta nubosidad convencional diurna, disminuyan las temperaturas máximas, mientras que, en la llanura costera, el aumento del contenido de vapor de agua, disminuya la irradiación nocturna y, por consiguiente, el enfriamiento. Esta reducción de las condiciones de radiación se refleja en una oscilación muy pequeña de la temperatura alrededor de las medias anuales de 25 a 28° C al nivel del mar.

(unal, s.f.)

Ilustración 27 Indicadores



Fuente: (Universidad Nacional, s.f.)

Oceanografía

La línea costera que se extiende desde la frontera con Panamá hasta el río Tapaje en la frontera con el Ecuador, hace parte del área geográfica conocida como Ensenada de Panamá y, en consecuencia, se haya bajo la influencia de su clima y oceanografía general. Geográficamente, se define como la zona más al Este del Océano Pacífico Oriental Tropical, limitada por la costa sudamericana desde Punta Mala (Panamá) hasta el Cabo Santa Helena, en el Ecuador.

(unal, s.f.)

Corrientes Superficiales Del Pacífico Colombiano

El patrón de circulación superficial de esta región tropical del Pacífico es complejo y responde normalmente al sistema dominante de los vientos planetarios, determinados por el desplazamiento del cinturón de convergencia intertropical. Toda la costa se encuentra dentro de la franja tropical del Pacífico americano y está limitada por provincias subtropicales y por zonas de transición que se desplazan en uno y otro sentido de acuerdo a las corrientes dominantes, que a su vez dependen de los vientos reinantes. La ensenada de Panamá, de la cual forma parte la cuenca del Pacífico colombiano, se caracteriza por presentar aguas superficiales relativamente calientes (25 a 26° C), y de baja salinidad (33.5‰ y de hasta 20‰ frente a la costa colombiana), mientras en la zona estuarina puede llegar a menos de 5 ‰. Estas ensenadas se extienden desde los 81° W hasta punta Galeras (1° N), con excepción de la gran zona de sugerencia del golfo de Panamá que se extiende entre los 75° N y 9° N, con temperaturas relativamente bajas, que fluctúan entre los 16 a 20° C. Fotografía de la marejada del 10 de octubre de 2002 Se presentaron olas de 4.50 mt. Tomada Periódico el país.

(unal, s.f.)



Fotografía de la marejada del 10 de octubre de 2002
Se presentaron olas de 4.50 mt. Tomada Periódico el país.

(unal, s.f.)

Mareas

Las mareas en Buenaventura son de tipo semidiurno regular, presentando dos pleamares y dos bajamares en un mismo día, con un período de 12 horas 25 minutos. La amplitud media de la marea es de 3.11 metros. La diferencia de amplitudes entre dos mareas consecutivas es muy pequeña (aproximadamente menor del 10%). Las amplitudes de la marea en Buenaventura fluctúan, de acuerdo con los registros históricos del período 1971-1996, entre 1.4 metros y 5.4 metros. La amplitud media de la marea para este período es de 3.11 metros. El nivel de pleamar máxima registrada fue de 5.12 m (se presentó el 18 de octubre de 1997) y el nivel de bajamar correspondiente fue de -0.024 m, lo cual originó una marea de una amplitud de 5.3 metros que no se presentaba desde hacía 25 años.

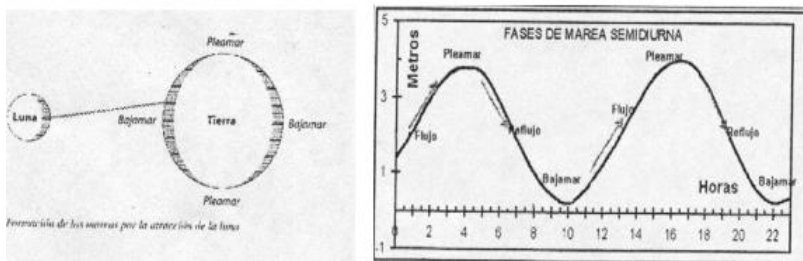
(unal, s.f.)

Oleaje

El oleaje oceánico que logra avanzar más allá de las áreas de generación, presenta las mayores frecuencias en la dirección Suroeste en el período Abril - diciembre, seguido en frecuencias en las direcciones Sur y Oeste, respectivamente. En el período Enero Marzo se presenta en mayor frecuencia el oleaje en dirección noroeste (25%). La frecuencia media anual de calma es del 30%. El oleaje de alguna consideración (de 3 y más metros de altura) que eventualmente puede presentarse durante períodos muy cortos mar afuera de la bahía de Buenaventura, al propagarse hacia la zona costera (atravesando la barra localizada al exterior de la bahía), reducen rápidamente su altura debido a la disipación de energía por efectos de la fricción del fondo. Como resultado de esto, la altura máxima de las olas es de alrededor de 0.9 m cerca a la entrada de la bahía. Las olas generadas en el área costeras internas alcanzan alturas máximas de unos 0.6 metros.

(unal, s.f.)

Ilustración 28 Fase de Mareas



Fuente: (unal, s.f.)

Amenazas Océano – Atmosféricas

En la ciudad de Buenaventura la zona de bajamar ocupada con vivienda palafítica se encuentra expuesta al flujo y reflujo de las mareas, las cuales en las pujas pueden alcanzar hasta

4.5 m. Existe una fuerte amenaza para estas viviendas cuando estas mareas altas coinciden con fuertes vientos ya que se generan marejadas que pueden derribar casas palafíticas y si esta situación coincide además con un Fenómeno de El Niño^{1 5} el cual hace subir el nivel del mar alrededor de 15 cm., la amenaza se incrementa. Este fenómeno también trae consigo una disminución en las precipitaciones que generan un impacto regional y mundial. El fenómeno de La Niña el cual consiste en el efecto opuesto al del Niño consiste en el enfriamiento de las aguas del Pacífico Tropical Americano ocasiona un incremento inusitado de las lluvias que incrementa el riesgo de deslizamientos en la región, amenazando las viviendas de la ciudad ubicadas en zonas de ladera o en colinas de fuerte pendiente y a las ubicadas cerca a los drenajes naturales por las avenidas torrenciales.

(unal, s.f.)

Ilustración 29 Marea Alta



Fuente: (unal, s.f.)

Fallas Geológicas y Placas Tectónicas

La Zona de Benioff constituye el contacto entre la placa continental o Suramericana y la Oceánica o de Nazca y corresponde a una zona alargada en el sentido Norte – Sur en la que se

producen enjambres de focos de sismos muy someros con magnitudes entre 4 y 6. Esta es la principal fuente de amenaza sísmica de la región Pacífico la cercanía del continente a la zona subducción de la placa de Nazca bajo la placa de Suramérica, ubicada a unos 150 Km. de la costa y que ha ocasionado los dos terremotos más grandes del país en éste siglo (1906, frente a Buenaventura y 1979 frente a Tumaco). Esto convierte a la costa en zona con mayor amenaza sísmica del país. El territorio del Municipio de Buenaventura presenta numerosas fallas geológicas entre las que se destacan la falla Buenaventura, NayaMicay, La Sierpe, Málaga, Pichidó, ubicada a lo largo de la bahía.

(unal, s.f.)

Ilustración 30 Fallas Geológicas

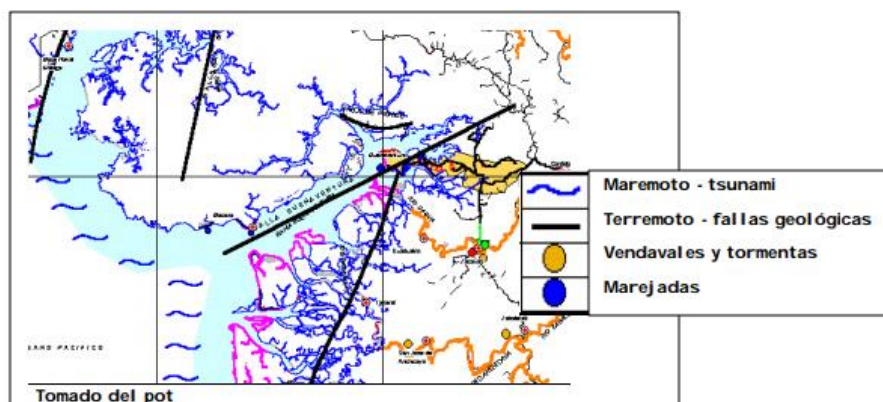


Fuente: (unal, s.f.)

La falla de Buenaventura es la más importante y la de mayor incidencia dentro de la ciudad, está ubicada a lo largo de la bahía y alcanza el acceso al estero Gamboa. Esta falla es la responsable de las anomalías geo mórficas que se presentan en zona y ha ocasionado que el bloque Sur de la bahía se desplace hacia el Noreste y el Norte hacia el Sureste en sentido sinextral.

(unal, s.f.)

Ilustración 31 Riesgo Maremotos-Vendavales-Marejadas



Fuente: (Universidad Nacional, s.f.)

I MPORTANCIA DE BUENAVENTURA

Los puertos marítimos de un país constituyen uno de sus principales ejes logísticos que permiten el desarrollo comercial tanto interna, como externamente, gracias a su participación activa en la movilización internacional de bienes. De acuerdo con estadísticas de la Organización Mundial de Comercio (OMC, 2012) más del 80% de las mercancías que se comercializan en el mundo se mueven por vía marítima, siendo los puertos los nodos apropiados para realizar esta maniobra.

Para adentrarnos más en materia, quiero destacar la evolución del puerto de Buenaventura, Colombia el cual ha sido objeto de evaluación por su privilegiada ubicación geográfica (se encuentra en el centro del mundo), cerca de las principales rutas marítimas que atraviesan el planeta de norte a sur y de oriente a occidente, lo hace uno de los puertos más reconocidos del continente americano.; también su progreso y ofertas frente al mercado internacional que lo posiciona en buen nivel competitivo al poseer el reconocimiento nacional como zona económica de exportación y encontrarse en aras de convertirse en Distrito Especial Industrial Portuario.

Para conocer su proceso evolutivo existen registros de funcionamiento a partir del año de 1912; la ampliación de sucesos la podemos encontrar en el su historia.

ACTIVIDADES ECONOMICAS DEL PACIFICO

Pesca

El Biocomercio se refiere al conjunto de actividades de recolección, producción, procesamiento o comercialización de bienes y servicios derivados de la biodiversidad nativa, bajo criterios de sostenibilidad ambiental, social y económico. El término fue adoptado durante la VI Conferencia de las Partes del Convenio de Diversidad Biológica en 1996, y su definición fue acordada en 2004 por los Programas Nacionales de Biocomercio, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Corporación Andina de Fomento (CAF).

Madera

Aalrededor del 70% de la madera aserrada y de la materia prima que utiliza la industria del papel que se consume en Colombia proviene de esa región y el punto central del acopio, distribución y comercialización de la madera es Buenaventura.

Turismo

Tabla 4 Principales Atractivos Turísticos

Tabla 7. Principales atractivos turísticos de Buenaventura

Playas	Ríos	Hoteles y Restaurantes	Otros
Raposo y Santa Bárbara	Escarlete	Hotel Estación	Parque Néstor Urbano Tenorio
Santa Delicia	San Cipriano	Hotel Plaza Mar Boutique	Muelle turístico flotante
Papayal	Escarlete	Hotel Gran Hotel	Mural "Buenaventura 450 años"
Soledad	Sabaletas	Hotel Las Gaviotas	Catedral de Buenaventura
El Pital	Bajo Calima	Hotel Titanic	
De la Muerte	Cascada La Sierpe	Hotel Maguipi	
Concepción		Hotel Azul y Verde	
El Choncho		Hotel Capilla del Sol	
La Bocana		Restaurante Café Pacífico	
Piangüita			
Juanchaco			
Ladrilleros			
La Barra			
Bahía Málaga			
Isla Cangrejo			
Cayo Cangrejo			
Isla Palma			
Arrecife Los Negritos			
Golfo de Tortugas			

Fuente: Trujillo (2011)

(Alcaldía de Buenaventura, s.f.)

En la temporada de avistamiento de ballenas de 2010, entre agosto y noviembre, se registraron alrededor de 13.000 visitantes en Buenaventura, de acuerdo a un informe de El Espectador³³. En la Semana Santa de 2013, las autoridades locales registraron alrededor de 19.000 visitantes en la zona de los ríos y 14.700 en la zona de las playas.

Comercio

El comercio es la principal actividad económica de Buenaventura. En los establecimientos registrados en 2011 en la Cámara de Comercio de Buenaventura se tiene que alrededor del 52% de las empresas en la ciudad están dedicadas a actividades comerciales, y generan el 35% del empleo formal. Este sector está caracterizado por alta informalidad de ventas ambulantes y cacharrereros (Ministerio del Trabajo, 2012).

De acuerdo con el Ministerio de Trabajo (2012), la actividad comercial en Buenaventura está fuertemente concentrada en el comercio minorista, con alrededor del 85% del total de establecimientos.

Sólo el 4% corresponden a empresas de comercio al por mayor, mientras que cafeterías, heladerías y restaurantes representan alrededor del 11% de los establecimientos comerciales.

Comparativamente, a nivel nacional, el comercio minorista concentra el 73% de los establecimientos,

seguido por los hoteles, restaurantes y similares con una participación de 21%, significativamente superior a la proporción en Buenaventura.

(repository, s.f.)

MARCO HISTORICO

SITUACION

La descripción y análisis físico de un territorio ha venido cobrando gran interés como determinante de las condiciones socio-económicas de la población. Esto se ve reflejado en 7 Ya para esta época existía un puerto mejorado y de mayor capacidad al construido unos años antes. 8 Citado por Gartner (2005). 8 el aumento del número de estudios en los que las características geográficas explican en forma importante el crecimiento económico.9 Una característica particular de las poblaciones de la Costa Pacífica colombiana, es que se encuentran separadas del interior del país por una cadena montañosa, correspondiente a la cordillera occidental. Adicionalmente, por ser tierras bajas, en su mayoría por debajo de los 1.000 metros sobre el nivel del mar (msnm), el clima cálido es el predominante. Toda esta zona de tierras bajas conforma lo que se conoce como la llanura del Pacífico.

PRE-CONQUISTA

Buenaventura el puerto colombiano sobre el Océano Pacífico, está situado en el Sur Occidente de Colombia en departamento del Valle del Cauca, tiene una larga historia que se confunde con la conquista española en especial con los viajes de reconocimiento del Mar del Sur; nombre utilizado para llamar al que posteriormente fue conocido el Océano Pacífico. Es así como se tiene referencia de que fue Juan Ladrillo quien primero llegó a la bahía de Buenaventura y de allí remontó por el río Anchicayá. El cronista español, Pedro de Cieza de León; escribe: “no hago capítulo por sí desde este puerto porque no hay más qué decir; del que fue fundado por Juan Ladrillero que es el que descubrió el río. Entre estos ríos estuvo un poblado de cristianos; tampoco diré nada por que permaneció poco”.

Gonzalo Fernández de Oviedo a su vez matiza “Andagoya, describió la bahía de la Cruz; y entran en ella muchos ríos grandes y pequeños. Y subió por uno de ellos tres leguas la tierra adentro llevando siempre cinco brazas de fondo; y llegó a un puerto y él quedó fundado un pueblo el que llamó la ciudad del puerto de Buenaventura”.

Los conquistadores españoles buscaban de un sitio donde guarnecerse, atracar sus naves para abastecer suministros y recuperación de sus hombres de las travesías marinas.

(EUMED, s.f.)

POST-CONQUISTA

La ciudad no fue el resultado inicial de una intención de fundación español, pues tal como lo referencia Aprile, fueron varios los intentos de emplazar unas construcciones, que se mantuvieron mientras las necesidades de control lo requerían, y que desaparecieron con su traslado a otro lugar:

“El proceso económico europeo y la historia política colombiana del siglo XIX, explican el destino de los tres puertos del Raposo-Anchicayá, de Charambirá, del Cascajal. Cada uno es producto de una sociedad y desaparece con su extinción.

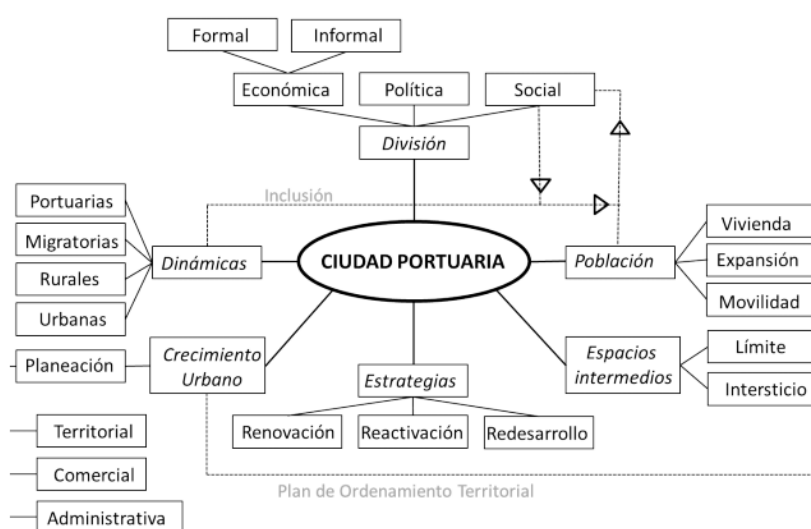
Cada puerto nace inmerso en el contexto del estado de la sociedad del momento, de sus necesidades y de sus posibilidades. Desaparece cuando se torna constricción y estorbo; cuando caducan o se extinguen sus condiciones sociales de existencia y surgen otras que lo hacen obsoleto. No obstante, la ciudad se conformó y creció, con algunos intentos de planificación que pocas oportunidades de concretarse tuvieron, en medio de los intereses de los comerciantes y dirigentes de la región. Hacia finales del siglo XVII, el Gobierno Nacional autoriza una serie de obras e inversiones para mejorar el puerto y la ciudad, con la participación de empresas

extranjerías. Existen varios proyectos urbanísticos realizados por firmas extranjeras que proyectan la “ciudad del futuro”. Esa ciudad deseada que solo se piensa como elogio a la infraestructura, pero nada destina a su zona urbana, muy reducida aún, y a la vez muy precaria. Los siguientes son los planes urbanísticos rectores (Máster Plan) identificados por Aprile-Gnisset (2002), que se concentran en el desarrollo y expansión del puerto, y poco proponen para una ciudad que ya crece en la informalidad:

(MAESTRIA, s.f.)

DETERMINANTES DE DESARROLLO TERRITORIAL EN EL TIEMPO

Ilustración 32 Organigrama



(ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

Es necesario expresar las dificultades a la que se enfrenta el puerto marítimo colombiano más importante y el por qué no es el potencial más grande a nivel internacional de expansión y de mejoramiento de la calidad de vida de sus pobladores: cuenta con un canal de acceso de 27 km desde el océano pacífico hasta la Isla de Cascajal, 10m de profundidad máxima, lecho de roca

dura y una sedimentación histórica que va dejando a la isla casi encallada, por lo cual es necesario un dragado constante y paulatino que asegure la actividad portuaria. El canal de entrada en la barra tiene 350m de ancho y 7.5 m de profundidad. Las mareas oscilan entre una mínima de 1.4 m y máxima de 5.4m. Ve imagen 4.

Ilustración 33 Distancia de Costa



Fuente: (ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

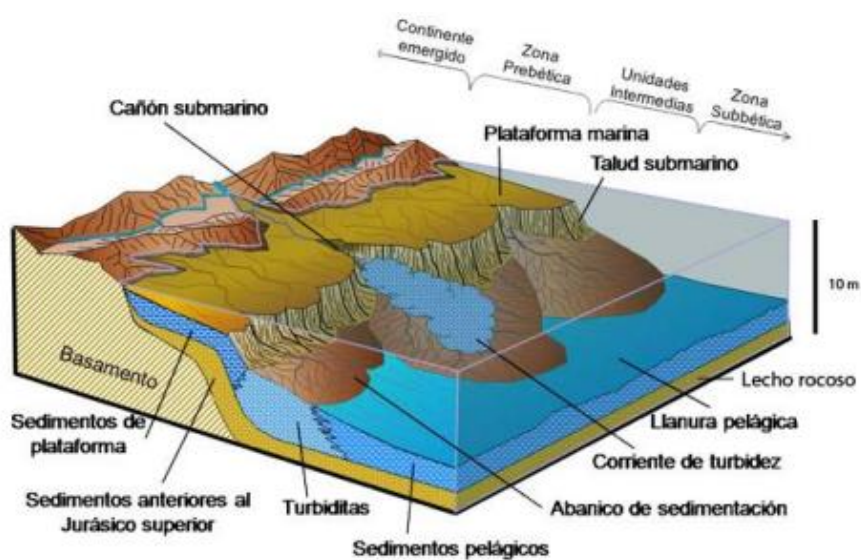


Imagen 4 Tomada de www.granadanatural.com y Google Earth (modificada)

PLANES DE ACCION PARA BUENAVENTURA

Planes de acción Una nueva mirada que puede guiar el futuro del puerto de Buenaventura con las dinámicas globales, podría ser reducir su escala de acción y de importancia, sujeta a planes de acción vigentes desde los años ochenta y acogiendo la propuesta expuesta en texto “La infraestructura de Colombia para una adecuada articulación internacional. El desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial”, miradas que serán explicadas en líneas posteriores de manera resumida y direccionadas a modificar la lógica portuaria de Buenaventura.

Mega proyecto Transcontinental Tarena – Tribugá. Geoestrategia Nueva Colombia (1987)

Como primera medida, nos encontramos con el proyecto publicado por la revista Síntesis Económica, en su edición de junio 22 de 1987, bajo el título de “El canal seco – paso de mar a mar”, cuyo autor era el ingeniero Carlos de Greiff Moreno, en el que se propone la construcción de una carretera que uniría un puerto sobre el golfo de Urabá con el de Cupica, sobre el litoral chocoano del pacífico. (Párrafo modificado de “La infraestructura de Colombia para una adecuada articulación internacional. El desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial” (Vieira/Navarro, 2010, pág. 27)). Posteriormente el presidente Virgilio Barco se refirió a dicho proyecto como el puente “interoceánico”, quien después de encargar los estudios a la Caja Agraria y CONSULPAN y se cambió el lugar para el puerto la bahía El aguacate, al norte de Cupica. Pasado el tiempo se intensificó el transporte contenedorizado y por diversas razones el tema quedó ahí, por aspectos técnicos que impedían a Cupica y El Aguacate soportar dicha actividad. El tema se quedó allí, Pero a raíz de nuevos Tratados de Libre Comercio (TLC) y el ingreso de Colombia al Asia Pacific Economic Cooperation (APEC), se hace evidente la necesidad de propuestas innovadoras y que impulsen al país. Fue en ocasión del

estudio e informe Geoestrategia Colombia / Occidente – ALCA / Pacífico – 2005, de los consultores Carlos Greiff Moreno y Carlos Vásquez Gómez, de 1999 donde se hacen propuestas para el occidente del país. Párrafo modificado de “La infraestructura de Colombia para una adecuada articulación internacional. El desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial” (Vieira/Navarro, 2010, pág. 30)).

Plan Arquímedes (2003)

Por otro lado, es necesario retomar el Plan Arquímedes, que ha marcado un hito en materia de innovación y de planteamiento en materia del mejoramiento de la conectividad y la condición de vida en la Costa pacífica colombiana, expresada así: “La propuesta de Arquímedes se genera en el Ministerio de Transporte (despacho del Ministro), en el año 2003, como una respuesta a la necesidad del Gobierno Nacional y del sector del transporte de integrar a la región del Pacífico a la economía y desarrollo nacional por medio de la infraestructura de comunicación y transporte, utilizando las ventajas naturales de carácter comparativo de la región y convirtiéndolas en competitivas en el contexto de la globalización, sin afectar la condición ambiental de la misma” (Vieira/Navarro, 2010, pág. 91). Ello compaginado con el Plan Regional Integral del Pacífico, son el punto de partida para considerar la conectividad (terrestre y marítima en este caso), como los puntos claves para poder reducir la brecha entre el flete de transporte interno del país y el exterior, donde actualmente es más elevado el primero de ellos, lo cual redundaría en una contradicción. (Cita pendiente).

Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura (POT) (2013)

Por último, es importante tener en cuenta que el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para el municipio de Buenaventura vigente data del año 2013 y contempla aspectos básicos de movilidad, tierras de expansión y aspectos espaciales que serán punto de partida y referentes para

la elaboración del trabajo de grado. Cabe aclarar que los proyectos ya mencionados son un punto de inicio y van a formar parte de la propuesta a diferentes escalas. La escala Nacional dará cuenta de los problemas acá expresados en materia de condicionantes físicos/espaciales que limitan a Colombia en el ámbito marítimo y su relación con respecto a economías de mayor envergadura. Una escala Regional que nos aproximará a la realidad del municipio en relación con el puerto marítimo de Buenaventura y por último una escala local en la cual se intervendrá el puerto y su entorno más inmediato, con el que se pretenderá dar soluciones a problemas de funcionamiento, infraestructura y calidad de vida en la Isla Cascajal.

(TESIS, s.f.)

ORGANIZACIONES Y PLANES QUE PROMUEVEN EL DESARROLLO DE BUENAVENTURA

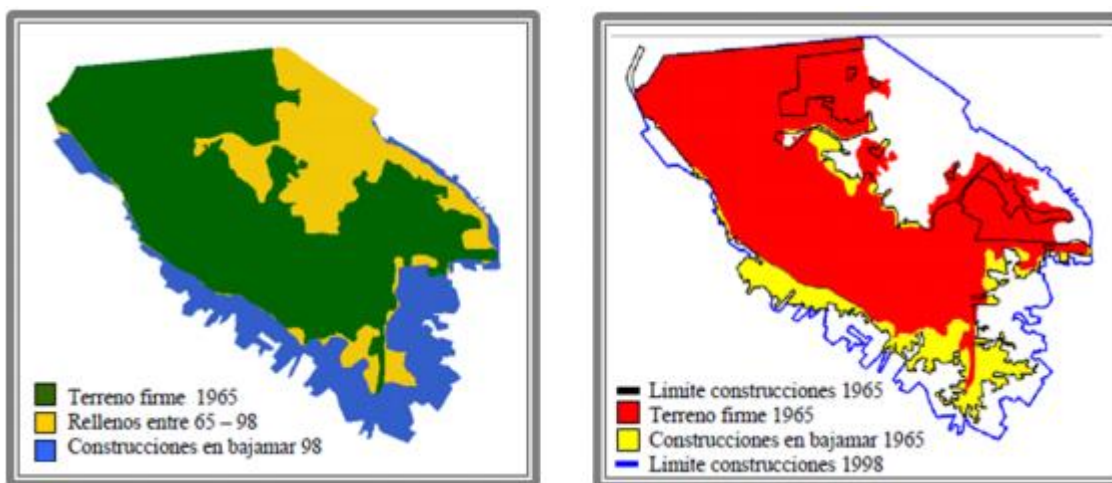
En Buenaventura hay algunas oficinas del sistema de naciones unidas, dentro de las que se destacan el ACNUR y el Plan Mundial de Alimentos – PMA; OCHA y OACNUDH apoyan intervenciones de otras organizaciones en el territorio, pero no tienen ni trabajo directo ni oficina en la ciudad.



(ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

ISLA CASCAJAL

Ilustración 34 Zonas De Relleno Y Limites De Construcción



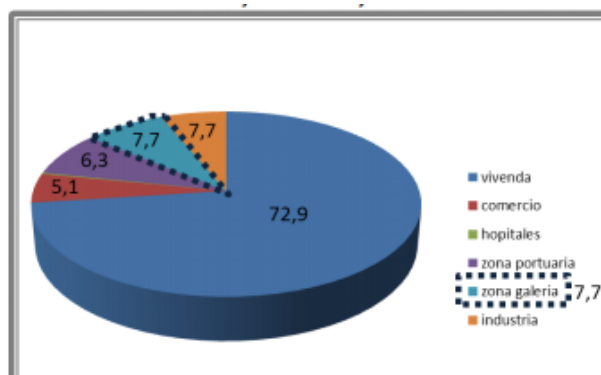
Fuente: (ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

Tabla 5 Crecimiento Del Área En La Isla Cascajal

Año	Área limite linea de costa (há) (terreno firme)	Área limite construcciones (ha)	Área de construcciones en bajamar (ha)
1965	214.1	212.9	34.2
1998	286.4	356.9	70.5
Crecimiento	72.3	177	

(ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

Ilustración 35 Porcentaje Manejo De Basuras En La Isla Cascajal



Fuente: (ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

Tabla 6 Hogares Con Servicios Públicos

Hogares con servicio Públicos							
Zona	Servicio	Urbana		Rural		Total	
		Población	%	Población	%	Población	%
Buenaventura	Energía Eléctrica	37.676	99,0	4.952	71,2	42.628	95,8
Valle		561.501	99,5	122.167	90,1	683.668	97,8
Buenaventura	Alcantarillado	37.676	49,8	4.952	3,3	42.628	44,4
Valle		561.501	90,5	122.167	37,7	683.668	81,1
Buenaventura	Acueducto	37.676	83,0	4.952	25,5	42.628	76,3
Valle		561.501	93,2	122.167	59,3	683.668	87,1
Buenaventura	Basuras	37.676	49,8	4.952	1,9	42.628	44,2
Valle		561.501	94,7	122.167	43,8	683.668	85,6
Buenaventura	Teléfono	37.676	24,7	4.952	2,4	42.628	22,1
Valle		561.501	58,3	122.167	15,0	683.668	50,6

Fuente: (ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

Desarrollo Malecón

La Región Pacífico ante la entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, y otros pendientes por ratificar con la Unión Europea y otros tantos por suscribir con países asiáticos; debe dotarse de atractivos Tecnológicos (Turísticos) que la hagan atractiva, competitiva y favorezcan la llegada de turistas internacionales. Es así como en la ciudad de Buenaventura principal puerto marítimo del país sobre el mar pacífico, se planeó la construcción del más ambicioso proyecto de desarrollo turístico, el Malecón Bahía de la Cruz es la más moderna infraestructura de la región construida para prestar servicios de turismo, con un área de 53.000 Mts² destinados a la recreación y el sano esparcimiento. La oferta de atractivos del proyecto se fortalece con la construcción de la plazoleta de artesanos, gourmet para disfrutar de la gastronomía del pacífico, canchas multiplex, salas de cine, centro comercial, todos estos espacios dedicados a la contemplación y reencuentro de la sociedad. La construcción del Malecón se justifica en el marco del documento CONPES 3410 de 2006, el cual define las Estrategias para Mejorar las Condiciones de Vida de los Pobladores de la Ciudad de Buenaventura de Cara a Alcanzar las Metas del Milenio. Con la construcción del Malecón Bahía

de la Cruz Buenaventura, se dinamiza la economía de la Región Pacífico fortaleciendo su oferta turística, la cual inicia con el paisaje cafetero del norte del Valle del Cauca, los cañaduzales y turismo religioso del centro, finalizando con turismo de río, playa y mar en el pacífico vallecaucano, esto como oferta de productos turísticos; como construcción de infraestructura, el proyecto Malecón representa una solución rápida para la inserción en el mercado laboral de mano de obra calificada y no calificada de la Región Pacífico, pues durante su proceso de construcción se espera generar más de 200 puestos de trabajo aproximadamente. Como herramienta cultural el Malecón proveerá los ambientes necesarios para preservar y fortalecer la identidad cultural del Pacífico Valle Caucaño. Como se observa, este proyecto integral apuesta por la generación de empleo, reduciendo así los altos niveles de Necesidades Básicas Insatisfechas en la región, en especial los de la ciudad puerto de Buenaventura, transformándola así, en una Ciudad Puerto de Clase Mundial.

Descripción del proyecto malecón Bahía de la Cruz

El Distrito de Buenaventura, busca desarrollar y generar un sistema de espacio turístico integrador de los componentes urbanístico ambiental socio-cultural y económico, como eje estructurante para el encuentro ciudadano, esparcimiento y de expresiones diversas de la región pacífico a través de la construcción del Malecón Bahía de la Cruz etapa 1.1 5 fortaleciendo el inventario de atractivos turísticos del departamento, esto de cara a la entrada en vigencia de varios Tratados de Libre Comercio suscritos por el Gobierno nacional y ratificados por el Senado de la República, al igual que otros tantos en negociación con el respectivo impacto económico que en materia de intercambio comercial y turismo significa para la economía regional.

Ubicación: El proyecto Malecón Bahía de la Cruz Buenaventura, se ubica en el costado sur occidental de la zona insular de la ciudad de Buenaventura, siendo delimitada su área por la Calle 1 entre carreras 2 y 7, con coordenadas elipsoidales a saber:

Latitud 03°53'18.144" N

Longitud 77°04'44.963" W

Latitud 03°53'00.577" N

Longitud 77°03'55.192" W

(ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

Situación actual

El departamento del Valle del Cauca como miembro de la Región Pacífico cuenta con un inventario turístico del departamento y un Sistema de Información turística denominado SIT. Sin embargo, el Departamento no cuenta con un Plan de Desarrollo Turístico que oriente las acciones y proyectos necesarios para lograr los objetivos deseados a mediano y largo plazo.

Existe también una gran debilidad en la oferta de servicios y de infraestructura básica necesaria, en las zonas y/o sub-regiones con gran potencial turístico entre ellos el distrito de Buenaventura. Hay una deficiente articulación de la Cadena Productiva Turística. Hay ausencia de lineamientos claros para el posicionamiento de los Productos Turísticos Vallecaucanos. Se presenta una gran debilidad en la Promoción Turística, que no ha sido lo suficientemente efectiva, por falta de recursos para acceder a los diferentes medios, para la divulgación promocional.

El turismo es una actividad transversal que requiere del concurso directo e indirecto de todos los actores públicos y privados para desarrollar el turismo en un territorio y es por esto que

deberá primar la comunicación, coordinación y cooperación entre los sectores público, privado e institucional.

Impulsar el desarrollo turístico competitivo y sostenible del Valle del Cauca, como actividad económica generadora de ingresos, empleo y calidad de vida, que involucre a los municipios de acuerdo a sus potencialidades. Adicionalmente se debe promover y mejorar las instalaciones y atractivos turísticos.

De manera puntual el Buenaventura presenta los siguientes indicadores:

Tasa de desempleo del 64% causada por la poca inversión nacional e internacional en la construcción de industria.

Bajo índice de metro cuadrado de zonas verdes por habitante el cual es de 0.99mts², esto causado por el crecimiento no planeado de la ciudad

Deficiencia de atractivos turísticos urbanos, esto como consecuencia de la poca inversión en fortalecimiento del turismo a nivel región pacifico. (ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

. (ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

Productos generados por el proyecto

1. Incremento de los atractivos tecno científicos de la región.
2. Mayor recaudo por conceptos de impuestos a nivel distrital.
3. Fortalecimiento de la infraestructura hotelera de la Región Pacifico.
4. Competitividad turística de la Región Pacifico de cara a la puesta en marcha de los tratados de libre comercio ratificados, suscritos y en negociación por la nación.
5. Incremento del metro cuadrado de espacio público por habitante en la ciudad de Buenaventura pasando de .99 a 3,2Mts²

6. Construcción de escenarios deportivos.

7. Dotación de mobiliario urbano.

(ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

Ilustración 36 Etapas del Plan de Desarrollo



Fuente: (MATHEUS, s.f., pág. 76)

Fase 1

Con la primera fase del malecón se busca articular el sistema propuesto por el plan especial de espacio público, dando inicio a la vía perimetral paisajística que recorrerá el frente sur de la isla Cascajal. (MATHEUS, s.f.)

Ilustración 37 Fase 1



Fuente: (MATHEUS, s.f., pág. 76)

Fase 2

En su segunda fase el macro proyecto se plantea como una fase de transición, que está situada en sector de pueblo nuevo, fase que desarrolla en una extensión de aproximadamente 450 metros lineales, que dada su ubicación estratégica y la importancia de sus equipamientos se convierte en sector con muchas potencialidades y nodos de conexión. (MATHEUS, s.f.)

Ilustración 38 Fase 2



Fuente: (MATHEUS, s.f., pág. 76)

Fase 3

Se plantea como un remate, fase que es la más extensa y desarrolla una extensión de aproximadamente 2800 metros lineales, que en su mayoría es dedica para el desarrollo y mejoramiento de estructura geológica y ambiental de la isla. (MATHEUS, s.f.)

Ilustración 39 Fase 3



Fuente: (MATHEUS, s.f., pág. 76)

MARCO CONCEPTUAL

Isla

La palabra isla describe a un área de tierra que está rodeada de agua por todos sus costados. Las islas pueden localizarse en mares, ríos, lagos o lagunas, teniendo tamaños y formatos muy diversos: desde abarcar escasos metros cuadrados hasta cubrir una superficie superior a los dos millones de kilómetros cuadrados.

Puerto

El término puerto puede emplearse en diferentes ámbitos. Se trata, en su acepción más amplia, de la infraestructura que incluye diversos servicios para la realización de una cierta operación.

El significado más habitual de puerto se asocia al espacio que, situado en una orilla o en la costa, permite que las embarcaciones desarrollen operaciones de descarga y carga o de desembarco y embarque. Cuando dicha infraestructura se halla junto al océano, se habla de puerto marítimo.

Estos puertos, por lo tanto, ofrecen a los barcos un lugar seguro en la costa marítima para realizar distintas tareas. A través de diferentes obras, como la construcción de esclusas o diques, se protege a las embarcaciones del oleaje. De este modo, se pueden cargar o descargar mercaderías o favorecer el ascenso y descenso de tripulantes y pasajeros con mayor comodidad.

Manglar

El manglar es un área biótica o bioma, formado por árboles muy tolerantes a las sales existentes en la zona intermareal cercana a la desembocadura de cursos de agua dulce en latitudes tropicales y subtropicales. Así, entre las áreas con manglares se incluyen estuarios y zonas costeras.

Desarrollo

Desarrollo significa crecimiento, progreso, evolución, mejoría. Como tal, designa la acción y efecto de desarrollar o desarrollarse. El concepto de desarrollo puede hacer referencia a una tarea, una persona, un país o cualquier otra cosa.

En este sentido, podemos hablar de desarrollo cuando nos referimos a la ejecución de una tarea o la realización de una idea: el desarrollo de un proyecto, de un entrenamiento, de un concurso.

Educación

En su sentido más amplio, la educación se entiende como el medio en el que los hábitos, costumbres y valores de una comunidad son transferidos de una generación a la siguiente generación. La educación se va desarrollando a través de situaciones y experiencias vividas por cada individuo durante toda su vida.

El concepto de educación comprende también el nivel de cortesía, delicadeza y civismo demostrado por un individuo y su capacidad de socialización. La educación es lo que transmite la cultura, permitiendo su evolución.

En el sentido técnico, la educación es el proceso continuo de desarrollo de las facultades físicas, intelectuales y morales del ser humano, con el fin de integrarse mejor en la sociedad o en su propio grupo, es un aprendizaje para vivir.

Desempleo

El desempleo es la falta de empleo. Se refiere a la situación en la cual un individuo carece de empleo y de salario. Como desempleo también se emplean los términos paro o desocupado en algunos países.

La persona desempleada se caracteriza por tener una edad promedio para estar activa (entre 18 y 65 años), tener disposición para trabajar, estar en busca de empleo que sin embargo no logra obtener ningún puesto de trabajo.

El desempleo es consecuencia un conjunto de medidas erradas por parte del Estado, que en su mayoría afectan al sector empresarial y de manufactura. Las legislaciones tanto políticas, económicas y sociales deben impulsar el crecimiento económico de un sector y de un país en general.

Cuando no se logra promover el crecimiento económico de manera gradual y coherente, se genera la incapacidad de ampliar las oportunidades desarrollo industrial, inversión y competitividad y, por ende, las tasas de desempleo aumentan.

Oportunidad

La oportunidad engloba la conjugación de la posibilidad que se presenta o existe de que una persona realice una acción para conseguir o alcanzar algún tipo de mejora, es por esto que decimos que es una conspiración entre tiempo y acción para lograr una mejora o un beneficio gracias al aprovechamiento de ciertas circunstancias en un momento específico.

Multiculturalidad

Multiculturalidad es la existencia de varias culturas conviviendo en un mismo espacio físico, geográfico o social.

La multiculturalidad abarca todas las diferencias que se enmarcan dentro de la cultura, ya sea, religiosa, lingüística, racial, étnica o de género.

La multiculturalidad reconoce la diversidad cultural que existe en todos los ámbitos y promueve el derecho a esta diversidad.

Según la sociología o antropología cultural, la multiculturalidad es la constatación de que coexisten varias culturas en un mismo espacio geográfico o social pero no existe una influencia o intercambio importante entre ellas. Es por ello que la multiculturalidad puede crear comunidades aisladas como, por ejemplo, los barrios italianos, chinos, palestinos, etc. que existen en algunas grandes ciudades sin o con muy poco contacto con la comunidad local.

Cuando las comunidades logran mantener un intercambio en respeto y tolerancia los expertos lo llaman de multiculturalismo.

Sustentabilidad

Como sustentabilidad definimos la cualidad de sustentable. Como tal, en áreas como la economía y la ecología, sustentable es algo que se puede sostener a lo largo del tiempo sin agotar sus recursos o perjudicar el medio ambiente.

En este sentido, la sustentabilidad es la capacidad que tiene una sociedad para hacer un uso consciente y responsable de sus recursos, sin agotarlos o exceder su capacidad de renovación, y sin comprometer el acceso a estos por parte de las generaciones futuras.

Sustentabilidad sería, pues, producir bienes y servicios a partir nuestros recursos (naturales, energéticos, económicos), a un ritmo en el cual no los agotemos y en el cual no produzcamos más contaminantes de aquellos que puede absorber el medio ambiente sin ser perjudicado.

Capacitación

Como capacitación se denomina la acción y efecto de capacitar a alguien. Capacitar, como tal, designa la acción de proporcionarle a una persona nuevos conocimientos y herramientas para que desarrolle al máximo sus habilidades y destrezas en el desempeño de una labor.

En este sentido, la capacitación forma y prepara los recursos humanos de una empresa para la ejecución de sus funciones. Como tal, es un proceso que consiste en la impartición de conocimientos de orden teórico, técnico y práctico mediante actividades de estudio, formación y supervisión. De allí que los módulos de capacitación se ofrezcan a empleados que están ingresando a una empresa (entrenamiento), así como a empleados a los cuales se quiere instruir en el manejo de nuevas herramientas o maquinarias (adiestramiento).

Marítimo

Es el proceso de evaluación, reconocimiento, inspección y seguimiento por parte de la Dirección General Marítima de los cursos, programas, procedimientos, metodologías, prácticas, profesorado y ambientes de instrucción de los centros educativos de formación, capacitación y entrenamiento de Gente de Mar.

Portuario

Su función es: planificar, diseñar, coordinar, implementar, evaluar y supervisar las actividades de formación, entrenamiento y capacitación en el subsector portuario. Asimismo, verificar el cumplimiento de las normas de competencia laboral correspondientes y administrar la información del Registro de Gente de Puertos –REGEPORT-

MARCO LEGAL

DNP (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION)

Coordinar la formulación del Plan Nacional de Desarrollo para su evaluación por parte del Consejo Nacional de Planeación, el Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES y para su posterior presentación al Congreso de la República. Ejercer las funciones asignadas al Departamento Nacional de Planeación como Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Política

Económica y Social - CONPES. Preparar y someter a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES- los documentos que desarrollen las prioridades de política del Gobierno Nacional y los demás de su competencia. Así mismo, realizar la divulgación de sus contenidos y el seguimiento y evaluación de los lineamientos definidos. Orientar el diseño y velar por la implementación de las políticas públicas, planes, programas y proyectos en los temas de competencia de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente- teniendo en cuenta criterios de eficiencia y transparencia. Promover, coordinar y apoyar técnicamente el desarrollo de esquemas de asociación entre el sector privado y público y participar en la evaluación de los proyectos de inversión privada, nacional o extranjera en los que sea parte el Gobierno Nacional.

Las funciones del DNP están establecidas en el Decreto 1832 de 2012 y son:

Coordinar la formulación del Plan Nacional de Desarrollo para su evaluación por parte del Consejo Nacional de Planeación, el Consejo Nacional de Política Económica y Social, Copes y para su posterior presentación al Congreso de la República.

Desarrollar los lineamientos de planeación impartidos por el Presidente de la República y coordinar el trabajo de formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de resultados del Plan Nacional de Desarrollo y de otras políticas del Gobierno Nacional con los Ministerios, Departamentos Administrativos y entidades territoriales.

(...) Coordinar y apoyar la planeación de corto, mediano y largo plazo de los sectores, que orienten la definición de políticas públicas y la priorización de los recursos de inversión, entre otros los provenientes del Presupuesto General de la Nación y el Sistema General de Regalías.

Coordinar y acompañar la formulación, preparación y seguimiento de políticas, planes, programas y proyectos con énfasis en convergencia regional, ordenamiento territorial y articulación entre niveles de gobierno y fuentes de recursos en los territorios.

Diseñar y organizar los sistemas de evaluación de resultados de la administración pública, y difundir los resultados de las evaluaciones tanto en lo relacionado con políticas como con proyectos de inversión.

(...) Distribuir los recursos del Sistema General de Participaciones y hacer monitoreo a la ejecución del componente de propósito general.

Definir mecanismos y coordinar el cumplimiento de las políticas de inversión pública y garantizar su coherencia con el Plan Plurianual de Inversiones, el Marco de Gasto de Mediano Plazo y otros instrumentos de planeación financiera y presupuestal de la Nación.

(...) Diseñar, reglamentar, sistematizar y operar el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional que deberá incluir los proyectos financiados total o parcialmente con recursos del Presupuesto General de la Nación y del Sistema General de Regalías.

(...) Apoyar a las entidades territoriales, cuando éstas lo soliciten, en la priorización y formulación de los proyectos financiados con recursos del Sistema General de Regalías y su incorporación en el proyecto de Ley Bienal de Presupuesto del Sistema General de Regalías.

Ejercer las funciones asignadas al Departamento Nacional de Planeación como Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES.

Preparar y someter a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES- los documentos que desarrollen las prioridades de política del Gobierno Nacional y los demás de su competencia. Así mismo, realizar la divulgación de sus contenidos y el seguimiento y evaluación de los lineamientos definidos.

Promover la realización de actividades tendientes a fortalecer los procesos de planificación y gestión pública territorial que contribuyan a la articulación entre los diferentes niveles de gobierno y el desarrollo local y regional. (...).

POLITICAS Y PLANES INTERNACIONALES

La revisión de políticas es una evaluación independiente basada en pruebas, en diferentes ámbitos de las políticas, que incluye recomendaciones de política, así como planes específicos de proyectos para ser desarrollados. Además, y a petición de las autoridades nacionales, la revisión puede incluir consultas para examinar dichos planes y coordinar esfuerzos con los organismos internacionales. El objetivo general de la revisión de políticas es ayudar a las autoridades educativas a fortalecer su sistema educativo y contribuir al desarrollo de sus capacidades.

Normalmente, la revisión de políticas se centra en temas o subsectores seleccionados, de acuerdo con las necesidades particulares del Estado Miembro. Los temas tratados en las revisiones han incluido:

la evaluación general del sistema educativo, centrándose en la calidad y la equidad, y las formas en que las políticas, los reglamentos, las estructuras, y políticas y prácticas educativas específicas podrían reformarse para mejorar la educación en el país;

las políticas de enseñanza y el desarrollo de las capacidades de los maestros y directores de escuela a través de un análisis de los bienes y las deficiencias de la educación pasada y actual y la evaluación de las oportunidades de cambio o reforma real en las circunstancias actuales (empoderamiento de los maestros, estatus académico, promoción, profesionalización, liderazgo escolar, participación social, educación multicultural, resultados de los estudiantes);

desarrollo curricular: competencia lingüística, ciudadanía global, tolerancia y educación cívica;

políticas de evaluación y evaluación de resultados mediante PISA, O-Net y otros indicadores pertinentes; y

aprendizaje móvil utilizando las TIC en la educación y en la formación docente.

(UNESCO, s.f.)

La Declaración Internacional de los Derechos Humanos –adoptada por la Asamblea

General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948– pone en marcha

un nuevo paradigma que se propone instalar como elemento estructurante de

la dinámica social el respeto y la promoción de la dignidad de las personas.

En este marco, instala un debate fundamental, que tiene aún plena vigencia,

y que puede sintetizarse en las siguientes preguntas: ¿Cuál es el rol del Estado

frente a la sociedad? y ¿cuáles son los mecanismos legítimos para hacer efectiva

esa promoción de la dignidad y el pleno desarrollo de las personas? A lo largo

de sus artículos, el texto de esta declaración va recorriendo las diferentes

dimensiones de la vida en sociedad, y enunciando para cada una de ellas

derechos que son irrenunciables. En su artículo 26 señala que toda persona tiene

derecho a la educación.

(...) En el análisis de los textos normativos se priorizó una visión del conjunto por

sobre los casos individuales. Esto es, el foco de estudio estuvo en analizar la

región en su conjunto, identificando los avances que se han ido dando en la

normativa en general, y en algunos aspectos específicos en particular. Desde

esta perspectiva, el estudio pone el énfasis en dar cuenta del debate normativo

regional y de los recursos legales y técnicos disponibles, al mismo tiempo que busca comprender la dinámica de ese debate a la luz de los cambios ocurridos en las últimas décadas en términos económicos, políticos y sociales. (...).

(UNESCO.ORG, s.f.)

POLITICAS Y PLANES NACIONALES

PLAN NACIONAL DE EDUCACION 2016-2026

Camino hacia la calidad y equidad

La educación está consagrada como un derecho fundamental en Colombia. El artículo 67 de la Constitución Política la define como un servicio público que tiene una función social, que busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica y a los demás bienes y valores de la cultura. En los últimos años, el país ha dado pasos trascendentales para que, a todos los niños y jóvenes, sin excepción, se les reconozca este derecho. En 2011, se decretó la gratuidad educativa, desde transición hasta el grado once, para que la falta de recursos económicos dejara de ser una barrera que les impidiera a los padres llevar a sus hijos al colegio. Actualmente, más de 8 millones de niños y jóvenes estudian gratis y el sistema educativo en preescolar, básica y media alcanza una tasa de cobertura del 97% (MEN).

En Educación Superior también han existido avances en esta materia. Mientras en el año 2010, solo tres de cada diez jóvenes ingresaban a este nivel de la educación, en 2016 lo hicieron cinco de cada diez jóvenes. En la actualidad, alrededor del 60% de los nuevos estudiantes que acceden a la Educación Superior provienen de hogares con menores ingresos. Pero no se trata

solo de mejorar el acceso y la permanencia. El desafío también consiste en ofrecer una educación de calidad que aumente las posibilidades de cada individuo de tener mejores condiciones de vida en el futuro, que promueva la innovación, el desarrollo tecnológico, impulse la productividad e incremente las oportunidades de progreso para las regiones.

(...) En Colombia, por más de 50 años el conflicto armado impidió que se dedicaran más esfuerzos a la educación. Hoy, este sector ocupa el principal rubro de inversión del presupuesto y se han empezado a saldar deudas históricas como elevar la excelencia docente, iniciar la implementación de la Jornada Única para que los estudiantes de los colegios oficiales reciban entre 6 y 8 horas diarias de clase, y reducir el déficit de infraestructura educativa con la construcción de miles de aulas nuevas, concebidas como espacios dignos para los alumnos y sus maestros. Sin embargo, el desafío de la calidad educativa continúa y en el momento histórico del posconflicto que vive el país también es imprescindible responder a nuevos retos como el cierre de brechas.

En el año 2015, en Colombia, el promedio de años de educación en zonas rurales fue de 5,5 años mientras que en zonas urbanas fue de 9,2 años. Solo dos de cada diez bachilleres graduados en zonas rurales lograron ingresar inmediatamente a la Educación Superior. El camino hacia la consolidación de la paz también exige una educación que contribuya a formar buenos ciudadanos, resolver los conflictos pacíficamente, fortalecer la reflexión y el diálogo, así como estimular la sana convivencia.

El Plan Nacional Decenal de Educación 2016 – 2026 es una hoja de ruta para avanzar, precisamente, hacia un sistema educativo de calidad que promueva el desarrollo económico y

social del país, y la construcción de una sociedad cuyos cimientos sean la justicia, la equidad, el respeto y el reconocimiento de las diferencias. Es por eso que uno de los principales atributos del Plan Nacional Decenal de Educación es su carácter incluyente y participativo. En su construcción participaron más de un millón de ciudadanos, una cifra nunca antes vista en la formulación de políticas públicas en Colombia. El presente documento se divide en cinco apartados.

En el primero de ellos se expone el marco de referencia utilizado para la elaboración del Plan Decenal de Educación, el cual incluye la normativa, sus principios orientadores y la visión sobre la educación para el año 2026.

En el segundo se hace una aproximación a la situación actual de la educación en Colombia y se retoman las lecciones aprendidas durante la formulación e implementación de los planes decenales 1995 - 2005 y 2006 - 2016.

En un tercer capítulo se describe la metodología para la definición del nuevo plan, las diferentes etapas que se surtieron durante su desarrollo y se presentan los cuerpos colegiados responsables de la elaboración del documento.

El cuarto segmento incluye los diez desafíos de la educación en Colombia, establecidos a partir de un ejercicio de construcción colectiva que contó con la participación del Gobierno Nacional, docentes, investigadores, expertos, comunidades académicas, empresarios, sociedad civil y, en general, quienes se relacionan directamente con la ejecución de las políticas públicas en materia educativa.

Finalmente, en un quinto apartado, el documento formula una serie de indicadores para la medición y evaluación del Plan Nacional Decenal de Educación, que garanticen el seguimiento continuo y preciso de las metas.

El Plan Nacional Decenal de Educación 2016-2026 es una propuesta para que el sector educativo se convierta en un motor que impulse el desarrollo económico y la transformación social.

La naturaleza orientadora de este documento lo convierte en un faro que guía las estrategias, planes y políticas educativas durante la próxima década. Asimismo, compromete al Gobierno Nacional, los gobiernos regionales y locales, la comunidad educativa, el sector privado y la sociedad en general para seguir avanzando hacia una educación de calidad y en condiciones de equidad. Lograrlo es más que garantizar un derecho fundamental para los niños y jóvenes de Colombia. Es acercarlos más y mejores oportunidades para que puedan hacer realidad sus sueños y vivir en un país en paz.

(MINEDUCACION, s.f.)

El derecho a la Educación

Existe un consenso alrededor de la educación como un elemento fundamental para garantizar el goce pleno de los derechos humanos¹. La educación, además, repercute en el desarrollo social, económico y social de las naciones, al ser un motor de equidad, movilidad social y fortalecimiento de la institucionalidad (North; 1990), y es la herramienta más eficaz para la expansión de las capacidades en los individuos (Sen, 1999).

En este orden de ideas, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, firmado por las Naciones Unidas en 1966, establece en su artículo 13 que “los Estados parte en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a la educación. Conviene en que la educación debe orientarse hacia el pleno desarrollo de la personalidad humana y del sentido de su dignidad, y debe fortalecer el respeto por los derechos humanos y las libertades

fundamentales. Convienen asimismo en que la educación debe capacitar a todas las personas para participar efectivamente en una sociedad libre, favorecer la comprensión, la tolerancia y la amistad entre todas las naciones y entre todos los grupos raciales, étnicos o religiosos, y promover las actividades de las Naciones Unidas en pro del mantenimiento de la paz”.

Durante el Foro Mundial sobre la Educación realizado en Dakar (Senegal) en el año 2000, los 164 gobiernos asistentes coincidieron en que la educación es un derecho fundamental de los ciudadanos, que contribuye a alcanzar todos los demás derechos humanos y debe ser impulsada por el Estado, para lo cual se acordaron 6 objetivos centrales en el marco de la iniciativa Educación para Todos EPT.

1. Extender y mejorar la protección y educación integrales de la primera infancia, especialmente para los niños más vulnerables y desfavorecidos.
2. Velar por que antes del año 2015 todos los niños, y sobre todo las niñas y los niños que se encuentran en situaciones difíciles, y los pertenecientes a minorías étnicas, tengan acceso a una enseñanza primaria gratuita y obligatoria de buena calidad y la terminen.
3. Velar por que sean atendidas las necesidades de aprendizaje de todos los jóvenes y adultos, mediante un acceso equitativo a un aprendizaje adecuado y programas de preparación para la vida activa.

4. Aumentar en 50% de aquí al año 2015 el número de adultos alfabetizados, en particular mujeres, y facilitar a todos los adultos un acceso equitativo a la educación básica y la educación permanente.

5. Suprimir las disparidades entre los géneros en la enseñanza primaria y secundaria de aquí al año 2005, y lograr antes de 2015 la igualdad entre los géneros en la educación, en particular garantizando a las niñas un acceso pleno y equitativo a una educación básica de buena calidad, así como un buen rendimiento.

Mejorar todos los aspectos cualitativos de la educación, garantizando los parámetros más elevados, para que todos consigan resultados de aprendizaje reconocidos y mensurables, especialmente en lectura, escritura, aritmética y competencias prácticas esenciales.

(MINEDUCACION, s.f.)

Los fines para la educación en el Plan Nacional Decenal

El Plan Decenal de Educación 2016-2026 ratifica que los fines generales y propios de cada uno de los niveles están adecuada y pertinentemente expresados en el marco normativo actual, en especial en la Ley General de Educación de 19943 y sus desarrollos. Puesto que fueron definidos en la ley, son vinculantes. El reto es garantizar su cumplimiento y lograr la articulación y el desarrollo pleno de lo expresado en:

- ❖ Ley de Educación Superior (Ley30 de 1992)
- ❖ Ley General de Educación (Ley 115 de 1994)
- ❖ Ley de Reestructuración del SENA (Ley 119 de 1994)
- ❖ Código de Infancia y Adolescencia (Ley 1098 de 2006)

❖ Desarrollo Integral de Primera Infancia (Ley 1804 de 2016)

(MINEDUCACION, s.f.)

POLITICAS Y PLANES REGIONALES Y MUNICIPALES

Formalizado Contrato Paz para el Valle del Cauca que garantiza inversiones por 1,4 billones de pesos en 253 proyectos.

Líneas de acción: Esta inversión impulsará 253 proyectos en el Valle del Cauca que priorizan tres líneas de acción:

- Fortalecimiento de infraestructura productiva para desarrollo socioeconómico y generación de ingresos: agro, desarrollo rural y comercio

- Fortalecimiento de la capacidad institucional para el ordenamiento ambiental y territorial: POT, catastro multipropósito, actualización cartográfica y Plan Maestro de Buenaventura.

El desarrollo siembra paz. Además, el CONPES prevé potenciar la inclusión productiva y la conectividad regional para el desarrollo económico y el fortalecimiento de las capacidades para el ordenamiento territorial y ambiental del Valle del Cauca.

En la recuperación ambiental de las cuencas hídricas en los municipios de Florida, Buenaventura y Pradera se invertirán \$59.000 millones.

En cuanto a cultura y deporte se crearán escuelas recreativas para la paz -Recreapaz- en Buenaventura, Florida, Pradera, Calima, El Darién, Dagua, El Dovio y Riofrio.

“El desarrollo territorial, la inclusión social y el mejoramiento de la competitividad son fundamentales para impulsar aún más el crecimiento económico y la calidad de vida de los vallecaucanos”, afirmó Luis Fernando Mejía. (PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA, 2017)

La Alcaldía municipal y la fundación de la Sociedad Portuaria, con el apoyo del PNUD

Emprendieron el diseño de un Programa integral de apoyo al desarrollo del municipio, que contempló un primer ejercicio que condujo a la elaboración y posterior aprobación del Conpes 3410 y a la producción de un informe.

para que la ciudad cumpla con los ODM, para el 2015¹⁴. El documento del PNUD se hace desde la óptica de trampas de pobreza, se basa en la escucha de las expectativas de la gente, buscando el empoderamiento de la misma para contribuir a romper el círculo vicioso de pobreza.

Ilustración 40 Iconografía del Plan



Fuente: (PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA, 2017) (Sociedad Portuaria de Cartagena, 2018)

Intervención multidimensional que permita atender simultáneamente los problemas de educación y de seguridad alimentaria, de movilidad urbana y de generación de empleos dignos, acordes con las condiciones productivas de la región.

papel de las Redes de solidaridad: “El apoyo intrafamiliar y vecinal es una estrategia... de sobrevivencia, pero además revela los lazos de solidaridad que priman en estas comunidades de la costa Pacífica”

La familia es fundamental en la solución de los problemas, situación que corresponde tanto a formas de sociedad tradicionales, como a la poca confianza o cercanía con el gobierno.

más del 80% de las personas en Buenaventura consideraban que la familia era la primera opción a quien acudir cuando se presenta un acontecimiento infortunado.

Necesidad de formular una Política para la generación de empleo e ingresos (como tal, es un antecedente del Plan Local de Empleo (Min trabajo, 2012)) fundamentalmente para las familias más pobres.

Proponen que dicha Política integre:

- ✓ acceso a crédito para el desarrollo de trabajo productivo;
- ✓ propuesta para el desarrollo de trabajos informales o por cuenta propia;
- ✓ fomento del ahorro;
- ✓ capacitación para el desarrollo de microempresas;
- ✓ oferta de cuidado infantil para facilitar la participación laboral;
- ✓ orientación en actividades productivas y comercialización y
- ✓ organización comunitaria.

Documento CONPES 3410 titulado Política de Estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura, aprobado en febrero de 2006, donde se plasma la visión y las propuestas del gobierno nacional sobre la ciudad.

El documento plantea como objetivo aprovechar y potenciar las ventajas geoestratégicas de Buenaventura, plantea acciones y estrategias, orientadas a:

- alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio, ODM;
- promover el desarrollo económico y la competitividad territorial, consolidando la ciudad como núcleo de desarrollo;
- promover un desarrollo urbano planificado;
- buscar la mejor gobernabilidad y propender por la democracia.

(repository, s.f.)

Proyecto Construcción Malecón Bahía De La Cruz Etapa 1.1

La Región Pacífico ante la entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, y otros pendientes por ratificar con la Unión Europea y otros tantos por suscribir con países asiáticos; debe dotarse de atractivos Tecnológicos (Turísticos) que la hagan atractiva, competitiva y favorezcan la llegada de turistas internacionales. Es así como en la ciudad de Buenaventura principal puerto marítimo del país sobre el mar pacífico, se planeó la construcción del más ambicioso proyecto de desarrollo turístico, el Malecón Bahía de la Cruz es la más moderna infraestructura de la región construida para prestar servicios de turismo, con un área de 53.000 Mts² destinados a la recreación y el sano esparcimiento. La oferta de atractivos del proyecto se fortalece con la construcción de la plazoleta de artesanos, gourmet para disfrutar de la gastronomía del pacífico, canchas multiplex, salas de cine, centro comercial, todos estos espacios dedicados a la contemplación y reencuentro de la sociedad.

La construcción del Malecón se justifica en el marco del documento CONPES 3410 de 2006, el cual define las Estrategias para Mejorar las Condiciones de Vida de los Pobladores de la Ciudad de Buenaventura de Cara a Alcanzar las Metas del Milenio. Con la construcción del Malecón Bahía de la Cruz Buenaventura, se dinamiza la economía de la Región Pacífico

fortaleciendo su oferta turística, la cual inicia con el paisaje cafetero del norte del Valle del Cauca, los cañaduzales y turismo religioso del centro, finalizando con turismo de río, playa y mar en el pacifico vallecaucano, esto como oferta de productos turísticos; como construcción de infraestructura, el proyecto Malecón representa una solución rápida para la inserción en el mercado laboral de mano de obra calificada y no calificada de la Región Pacifico, pues durante su proceso de construcción se espera generar más de 200 puestos de trabajo aproximadamente. Como herramienta cultural el Malecón proveerá los ambientes necesarios para preservar y fortalecer la identidad cultural del Pacifico Valle Caucaño.

Como se observa, este proyecto integral apuesta por la generación de empleo, reduciendo así los altos niveles de Necesidades Básicas Insatisfechas en la región, en especial los de la ciudad puerto de Buenaventura, transformándola así, en una Ciudad Puerto de Clase Mundial.

(ALCALDIA DE BUENAVENTURA, s.f.)

MARCO REFERENCIAL

GRUPO PUERTO DE CARTAGENA

Plataforma logística y portuaria del Caribe

Centro de entrenamiento logístico y portuario

Escuela de Alto Rendimiento

Su equipo humano capacitado y competente es uno de los grandes diferenciadores del Grupo Puerto de Cartagena.

Para contribuir proactivamente en el desarrollo de la región Caribe y de Colombia, la organización debe mantenerse a la vanguardia. Sólo personas excepcionales lograrán niveles de

eficiencia excepcionales, y en este proceso el puerto sabe que es esencial cualificar a quienes integran la cadena de valor de la industria portuaria y logística local.

Por eso desarrolló la Escuela de Alto Rendimiento, un centro de entrenamiento logístico y portuario, cuyos programas académicos han sido estructurados con criterio práctico, sobre la base de la experiencia acumulada y el continuo aprendizaje organizacional.

Durante el proceso de creación, la organización tuvo como aliado estratégico al STC BV de Holanda, el líder europeo en entrenamiento portuario y marítimo.

Esta Escuela cuenta con cinco elementos fundamentales:

Simulador de grúa pórtico y RTG, para la operación de equipos portuarios.

Laboratorio de trabajo para el área de mantenimiento.

Simulación de software portuario.

Entrenamiento en control de emergencias.

Entrenamiento técnico de bodegas y logística portuaria.

Único en Latinoamérica

El simulador de grúas pórtico y RTG fue construido en Västerås, Suecia, y es un sofisticado instrumento de enseñanza único en Latinoamérica. Está dotado con los sistemas necesarios para recrear virtualmente una operación portuaria, con las grúas más modernas, grandes y eficientes de la industria marítima mundial.

(Sociedad Portuaria de Cartagena, 2018)

Ilustración 41 Ubicación Puerto De Cartagena-Sociedad Portuaria Y Centro De Capacitación



Fuente: (Sociedad Portuaria de Cartagena, 2018)

Ilustración 42 Edificio De Capacitación Y Oficinas De La Sociedad Portuaria De Cartagena



Fuente: (Sociedad Portuaria de Cartagena, 2018)

Ilustración 43 Vista Nocturna Del Puerto Y Su Edificio De Capacitación Y Administrativo



Fuente: (Sociedad Portuaria de Cartagena, 2018)

(Centro de Capacitacion Maritimo y Portuario Perú, s.f.)

CECAMAR-PERU

La Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM) es una institución jurídica de Derecho privado, sin fines de lucro, que agrupa a las Agencias Marítimas que operan en el Perú; tanto en Puertos Marítimos, como Fluviales y Lacustres, inscritas en la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

El Centro de Capacitación Marítimo Portuario y Aduanero - CECAMAR, es el área académica de APAM orientada a la capacitación de ejecutivos, profesionales y empresarios que deseen desarrollarse en el campo Marítimo Portuario y Aduanero.

Con una presencia de 12 años en el sector de capacitación especializada, CECAMAR viene desarrollando una serie de Cursos, Programas y Seminarios que permiten a los participantes recibir los conocimientos y desarrollar sus habilidades ejecutivas en distintas áreas del Comercio Exterior y profundizar sus conocimientos marítimos portuarios.

Dirigido

A personal de operaciones, documentación, procuradores y ejecutivos de Agencias Marítimas, Líneas Navieras, Terminales de Almacenamiento, Agentes de Carga Internacional, Agentes de Aduana, Exportadores, Importadores, consolidadores de carga, consignatarios, y operadores de comercio exterior, que deseen mejorar y optimizar su performance en Comercio Exterior.

Objetivos

Que el participante conozca los cambios realizados a la Ley General de Aduanas y logre adquirir nuevas competencias que permitan gestionar adecuadamente las operaciones aduaneras, sea cual fuere el operador de comercio exterior en el cual se desempeñe y Mejore su performance y efectividad.

Temario

Obligaciones De Los Operadores De Comercio Exterior, Operadores Intervinientes Y Terceros

Obligaciones del operador de comercio exterior y operador interviniente

Obligaciones del tercero

Lineamientos sobre los requisitos exigibles para autorizar a los operadores de comercio exterior

Plazo de la autorización

Categorías del operador de comercio exterior

Representante aduanero

Responsabilidad general del operador de comercio exterior

Operador Económico Autorizado

Regímenes aduaneros especiales o de excepción

Rectificación e incorporación de documentos

Entrega y traslado de las mercancías

Entrega y embarque de la mercancía

Destinación aduanera

Aplicación de las modalidades de despacho aduanero

Casos especiales o excepcionales de la destinación aduanera

Nacimiento de la obligación tributaria aduanera

Exigibilidad de la obligación tributaria aduanera Internacional

Infracciones Y Sanciones

Principio de Legalidad

Organismo facultado para aplicar sanciones

Determinación de infracciones

Tabla de Sanciones

Sanción a aplicar

Supuestos no sancionables

Circunstancias atenuantes y agravantes de la responsabilidad

Gradualidad

Intereses moratorios aplicables a las multas

Infracciones aduaneras del operador de comercio exterior

Infracciones aduaneras del operador interviniente

Infracciones aduaneras del tercero

Sanción de comiso de las mercancías

Plazo de resolución

Incorporación de la definición “Llegada del medio de transporte” y “Transporte Multimodal Internacional” en el artículo 2, el artículo 59-A, el artículo 129 al Título I de la Sección Quinta y la Décima Cuarta Disposición Complementaria Final en la Ley.

(Centro de Capacitacion Maritimo y Portuario Perú, s.f.)

Ilustración 44 APAM Asociación Peruana De Agentes Marítimos



Fuente: (Centro de Capacitacion Maritimo y Portuario Perú, s.f.)

Ilustración 45 CECAMAR Centro De Capacitación Marítimo Portuario Y Aduanero Perú



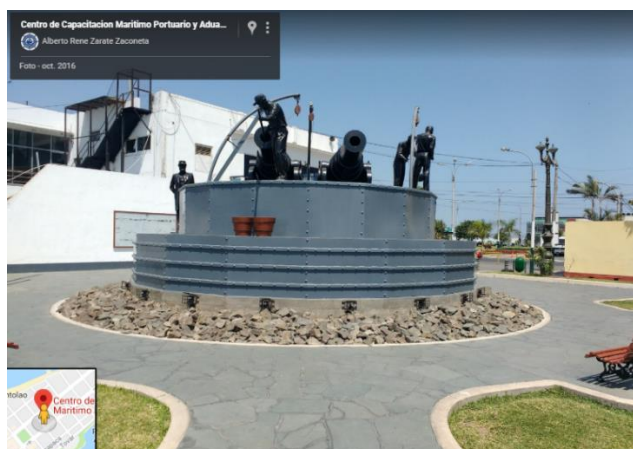
Fuente: (Centro de Capacitacion Maritimo y Portuario Perú, s.f.)

Ilustración 46 Ubicación CECAMAR



Fuente: (Centro de Capacitacion Maritimo y Portuario Perú, s.f.)

Ilustración 47 Acceso oficinas (Guayaquil es mi Destino, 2018)



Fuente: (Centro de Capacitacion Maritimo y Portuario Perú, s.f.)

MALECON SIMON BOLIVAR GUAYAQUIL ECUADOR

Historia

Su historia data desde antes de 1820, cuando se llamaba Calle de la Orilla. Para 1845 tenía una milla y media de largo con asientos de listones de madera y con lámparas de hierro fundido para iluminarlo. En 1906 el Cabildo construyó su muro de contención, entre el barrio Las Peñas y la calle Colón, donde se ubicaba el desaparecido mercado de la orilla.

Tradicionalmente, era la primera imagen de la ciudad a los viajeros que llegaban en barco, pues en aquella época la vía fluvial era la mayor de mayor comunicación. Inicialmente el sector comprendido entre las calles Aguirre y Junín, se llamó paseo de las Colonias Extranjeras, merced de una Ordenanza Municipal de 1931. Luego su nombre cambió al de Malecón Simón Bolívar.

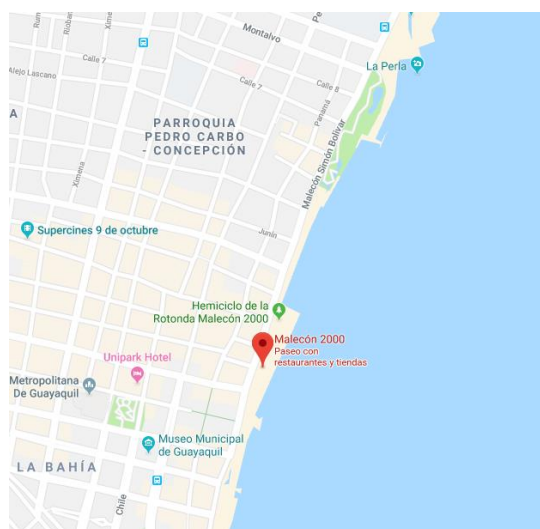
A partir de 1999, en el período del ingeniero León Febres Cordero, la municipalidad de Guayaquil emprendió la regeneración urbana y en el 2000, en la alcaldía del abogado Jaime Nebot, se culminó la obra, que transformó la imagen de la ciudad convirtiéndola en ícono turístico.

El Malecón Simón Bolívar, es un sitio de gran atractivo para disfrutar del paisaje fluvial y el lugar de paseo de las familias guayaquileñas.

Conocido como Malecón 2000, es uno de los proyectos urbanísticos más exitosos de América, considerado modelo a nivel mundial y declarado “espacio público saludable” por la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la Organización Mundial de la Salud (OMS).

(Guayaquil es mi Destino, 2018, pág. 1)

Ilustración 48 Ubicación Malecón



Fuente: (Guayaquil es mi Destino, 2018, pág. 2)

Ilustración 49 Vista Del Malecón



Fuente: (Guayaquil es mi Destino, 2018, pág. 3)

Atractivos

Este parque urbano, lleno de naturaleza, historia, tradición, modernismo y belleza es un atractivo turístico que posee una extensión de 2.5 kilómetros (26 cuadras), en el que se encuentran: jardines, lagunas artificiales, fuentes de agua, miradores, muelles plazas, monumentos históricos como La Rotonda, la Torre Morisca, la Aurora Gloriosa y la estatua a Olmedo; museos, cine, centros comerciales, restaurantes, bares, patios de comida, juegos infantiles y todos los atractivos, servicios y comodidades que necesita un turista. Además, se ofrecen recorridos por el río Guayas.

Servicios: Guardianía, seguridad, baterías sanitarias, parqueo.

Malecón 2000 ofrece diversas atracciones para sus visitantes, entre ellas tenemos:

Las letras Guayaquil en todo el Hemiciclo La Rotonda, donde locales y turistas hacen parada obligatoria para sus fotografías del recuerdo.

Cinema malecón con sus películas comerciales y su proyecto Lunes Culturales.

Safari Park con actividades lúdicas para los más pequeños. Sus horarios son de 11h00 a 20h00 de lunes a domingo. Los juegos tienen un costo de \$1 para el tren y carrusel y los demás juegos, denominados “kiddies” a \$0,25.

Museo Miniatura Guayaquil en la Historia, muestra las diferentes etapas de nuestra ciudad contada en 14 Dioramas interactivos: El horario de visita es de lunes a domingos y Feriados desde las 09:00 am hasta las 18:00 pm. El costo de la entrada es \$3 adultos, \$2 niños y \$1,50 Tercera edad.

Además, podrán recorrer los Jardines del Malecón apreciando la laguna de los patos donde los niños pueden alimentarlos.

Zona de Cafeterías & Restaurantes: Sweet & Coffe, Chop Chops, Resaca, y todos los patios de Comida ubicados desde la Calle Olmedo hasta Loja, donde se puede disfrutar de una variada gastronomía.

La Perla donde se puede apreciar a la ciudad en vista panorámica.

Área de juegos infantiles y ejercicios

Dirección: Malecón Simón Bolívar, entre las calles P. Icaza y Víctor Manuel Rendón.

Parroquia: Pedro Carbo.

Este sector está dedicado para el entretenimiento y libre esparcimiento de grandes y chicos, pues posee juegos para niños, áreas de descanso, ejercicio, además de bares y restaurantes.

En la zona de recreación infantil, existe un conjunto de circuitos lúdicos además de sitios de esparcimiento como la plaza del Vagón y lugares de descanso bajo la sombra de árboles que se han conservado del antiguo malecón.

El área de juegos cuenta con una torre mirador, puentes colgantes, carruseles, resbaladeras, un tobogán, hamacas y pista de patinaje a la cual se ingresa independientemente del área de juegos.

La zona de ejercicios está dotada de equipos para realizar gimnasia aeróbica y ejercicios al aire libre. El lugar es muy concurrido desde tempranas horas de la mañana hasta la noche por personas que trotan o caminan por el sector.

Servicios: Cafeterías y servicios higiénicos públicos.

(Guayaquil es mi Destino, 2018)

Ilustración 50 Paseo De Los Presidentes



Fuente. (Guayaquil es mi Destino, 2018, pág. 5)

Patios De Comida

Dirección: Avenida Malecón Simón Bolívar, desde el boulevard Olmedo hasta la Calle Colón y a la altura de la calle Loja.

Parroquias: Olmedo y Pedro Carbo.

Servicios: A lo largo del Malecón Simón Bolívar hay dos patios de comidas, situados uno en la parte sur donde inicia el Malecón y otro, al norte, donde termina el sitio.

Los patios de comida están integrados por varios locales, algunos de ellos, ubicados al aire libre con vista al río Guayas, lo que brinda al turista un espacio natural acogedor. Junto a los patios de comida, hay también varios restaurantes, cafeterías y heladerías que complementan la oferta gastronómica del lugar.

En los patios de comida puede encontrarse una variedad gastronómica para todos los gustos, pues hay locales que expenden comida rápida, nacional, internacional y de especialidades como carnes, mariscos, ensaladas entre otros.

(Guayaquil es mi Destino, 2018)

Ilustración 51 Puente Bergantines Malecón Guayaquil Ecuador



Fuente: (Guayaquil es mi Destino, 2018)

PROPUESTA

PROPUESTA ARQUITECTONICA

Analizando las problemáticas del país, nos damos cuenta que el segundo índice más alto después del conflicto armado, es el desempleo por falta de oportunidades, lo cual lleva a innumerables problemas que desencadenan a partir de este, por lo tanto, procedemos a plantear una propuesta en uno de los lugares más afectados dentro del territorio nacional, es allí cuando encontramos que la ciudad de Buenaventura posee un alto índice en cuanto a esta problemática refiere.

Nuestra propuesta arquitectónica encierra varios factores que se verán reflejados en el desarrollo de esta, que nos permitirán entender y entender el resultado final y los conceptos manejados para lograr que nuestro proyecto aporte a la población intervenida.

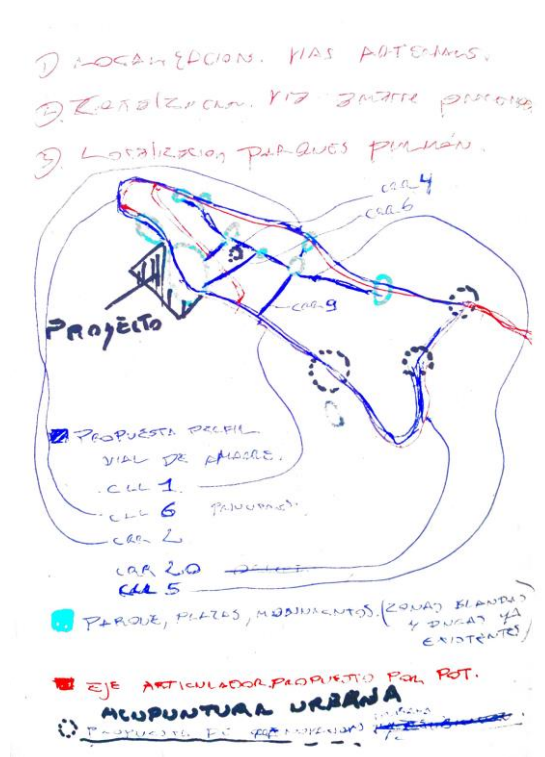
Nuestro proyecto se desarrolla en la ciudad de Buenaventura, específicamente en la isla Cascajal puesto que allí podremos llevar a cabo el CENTRO DE CAPACITACION MARITIMO Y PORTUARIO, dado que nos encontramos en cercanía con el puerto más importante del país, con el cual podremos tener una conexión directa para el momento de las practicas portuarias, también porque la isla Cascajal se encuentra bastante afectada en su parte ambiental y podremos intervenir la zona de los manglares para la recuperación de ellos y del borde de isla, devolviendo al mar el terreno invadido a través de los años.

ANALISIS URBANO

Lo primero que hicimos fue un análisis urbano de la isla en donde caracterizamos el proyecto como un hito importante que le dará continuidad al plan de desarrollo municipal, por esta razón se investigó sobre cada uno de los puntos críticos que se vienen dando en este territorio, a lo cual vimos que nuestro proyecto debería tener unas vías directas que dirigieran a propios y visitantes

hacia el CENTRO DE CAPACITACION MARITIMO Y PORTUARIO DE BUENAVENTURA.

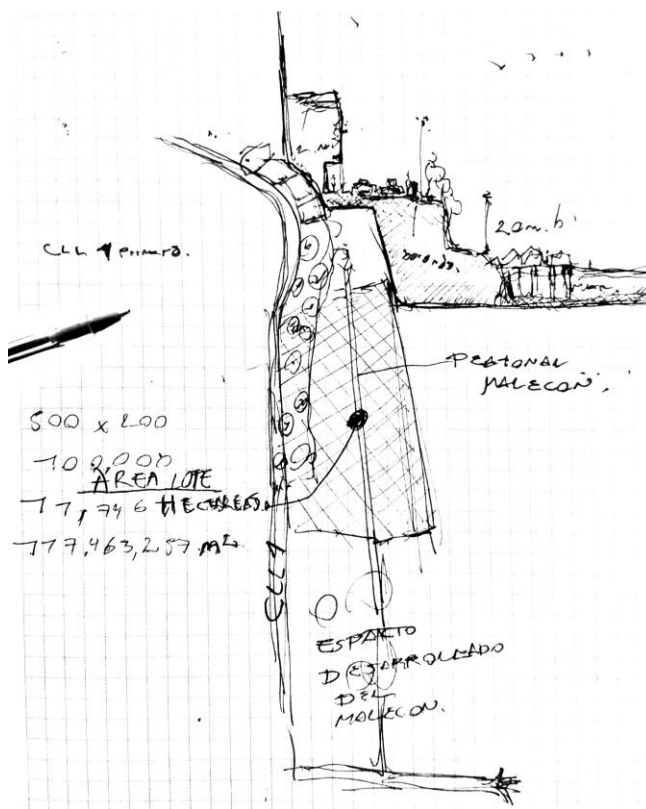
Sketch Análisis Vial



Elaboración Propia

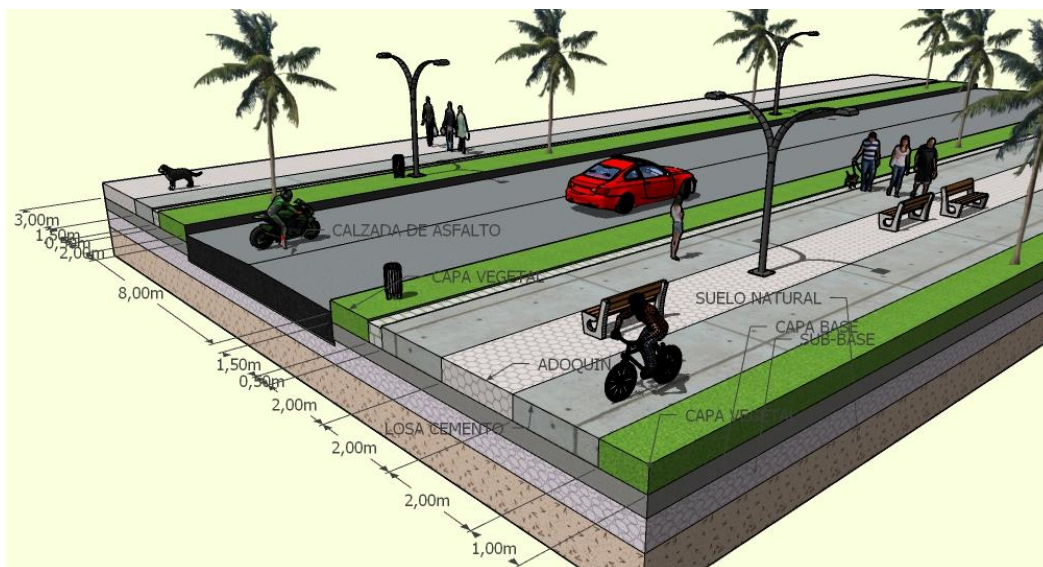
Hacemos un análisis de la localización del proyecto, de las principales vías que conectarían a la isla con el CENTRO DE CAPACITACION MARITIMO Y PORTUARIO, marcando la avenida Simón Bolívar en color rojo, la cual es el eje articulador más importante que conecta la isla Cascajal con el centro de Buenaventura y que sirve como única entrada y salida de toda la mercancía hacia el resto del país, marcamos un anillo perimetral que haría un enlace entre la calle 1 con la avenida Simón Bolívar y que nos serviría como referente vial para crear un perfil peatonal alrededor de la isla y que nos dará un vínculo directo con el puerto.

Análisis Aproximación



Elaboración Propia

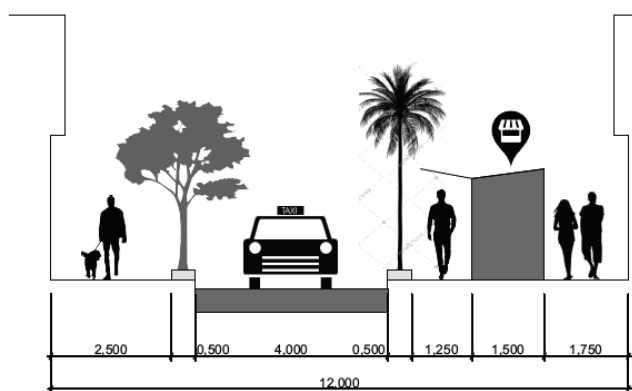
Perfil Vial Propuesto calle 1



Elaboración Propia

Se reconoce la carrera 9 como un concepto formal en el cual existe una apropiación del espacio público por parte de los vendedores ambulantes, es de saber que el territorio pertenece a las personas que lo ocupan y que el espacio público es de la población en general, respetando las costumbres y sus tradiciones hacemos la propuesta de cerrar un carril de la vía para ampliar el espacio peatonal y así mismo brindar a los comerciantes informales unos puntos fijos donde ellos puedan ejercer sus labores y vender sus productos.

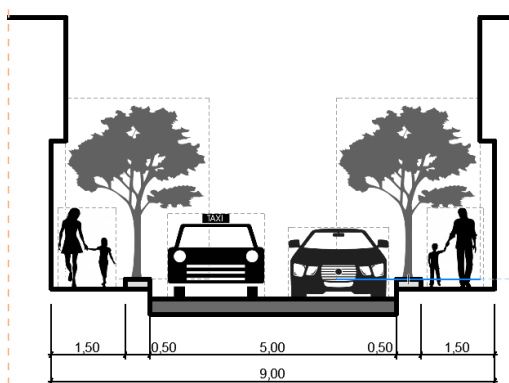
Perfil carrera 9 Propuesto



Elaboración Propia

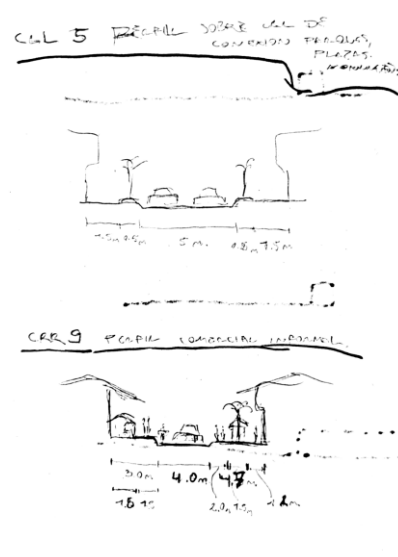
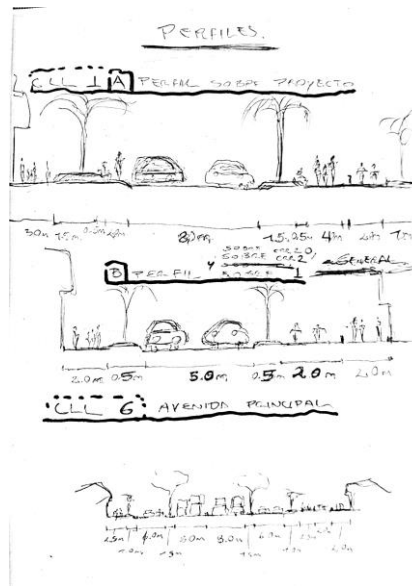
Proponemos un perfil de la calle 5 que nos conectaría los diferentes hitos históricos y turísticos de la isla con el anillo perimetral ya antes nombrado, creando vínculos culturales y conceptos ambientales dándole prioridad siempre al peatón.

Perfil carrera 9 Propuesto



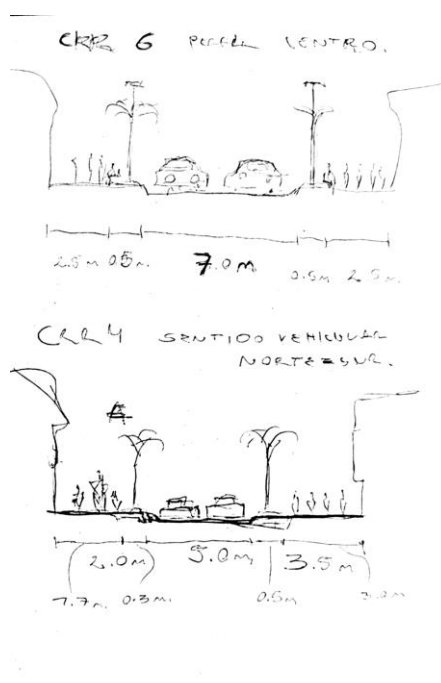
Elaboración Propia

Sketch Profiles



Elaboración Propia

Sketch Perfiles Viales



Elaboración Propia

PROCESO DE DISEÑO

Concepto de Diseño



Elaboración Propia

Para el proceso de diseño siempre tuvimos muy presente el concepto tipológico de la región el cual nos arroja a unas construcciones informales que son bastante características de la zona los cuales son denominado PALAFITOS, de los cuales su significado es “construcción sobre el agua o zonas inundables” y son utilizados para escapar de los cambios de marea.

Por tal motivo decidimos que nuestro proyecto estuviera soportado estructuralmente sobre pilares para respetar dos cosas, la primera su concepto tipológico y segundo la identidad de los bonaverenses.

Primer Concepto de Diseño

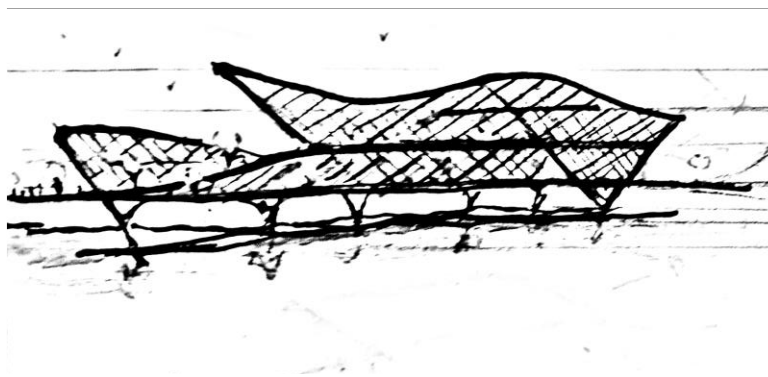


Elaboración Propia

Dentro de todo el análisis sectorial y regional, nos dimos cuenta que nuestro proyecto estaba enfocado a la capacitación Marítima y a la recuperación ecológica por esto buscamos un concepto Ambiental que le diera fuerza al diseño arquitectónico.

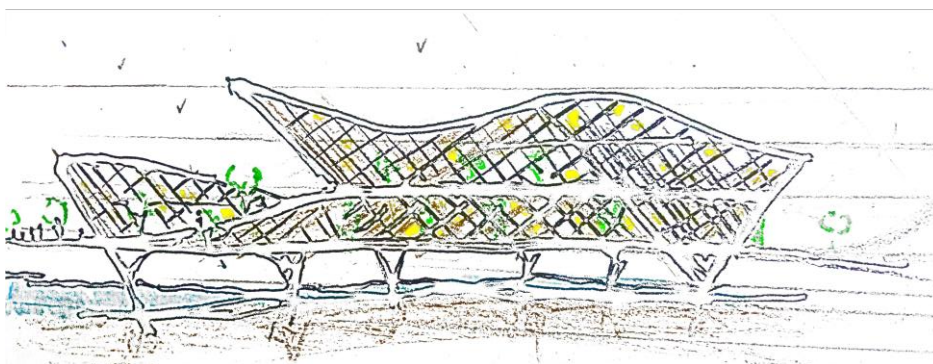
Buenaventura posee la mayor llegada de Cetáceos “Ballenas YUBARTAS” o mejor conocidas como ballenas jorobadas a nivel mundial, todo esto en época de agosto y octubre en donde se acercan a la costa de Buenaventura por el Océano Pacífico para poder dar a luz a sus crías, esto convierte a la Isla Cascajal como un atractivo turístico no solo por su comercio si no por tan especial espectáculo, de allí surge nuestra curiosidad por la representación del Proyecto y nace el nombre del mismo YUBARTA.

Proceso de Diseño Volumétrico



Elaboración Propia

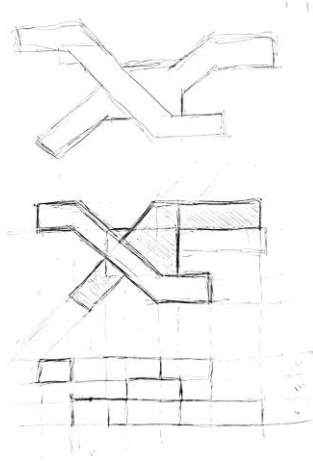
Concepto Ambiental Ballena Jorobada



Elaboración Propia

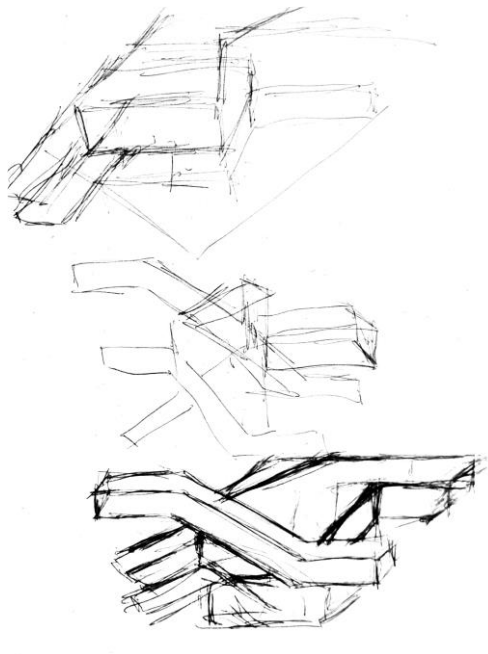
Luego de investigar y no sin antes dejar de pensar en las raíces que tiene un pueblo y sus orígenes, analizamos la diversidad cultural que existe dentro de la ciudad de Buenaventura y encontramos una población dominante que es la raza negra de orígenes africanos que llegaron en los barcos para la época de la conquista, por otro lado, la raza indígena que aún permanece dentro de su territorio y por último los mestizos que quedaron de la mezcla de españoles con indígenas. Entonces nos preguntamos ¿por qué no representar formalmente esta diversidad cultural? Y evoluciona nuestra propuesta arquitectónica a través del cruce entre estas existencias raciales.

Sketch Propuesta Planta Arquitectónica



Elaboración Propia

Propuesta Volumétrica Cruce Racial



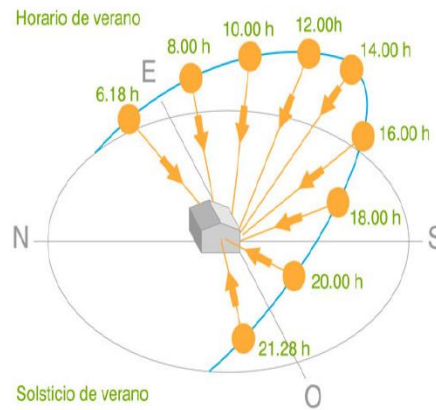
Elaboración Propia

ANALISIS BIOCLIMATICO

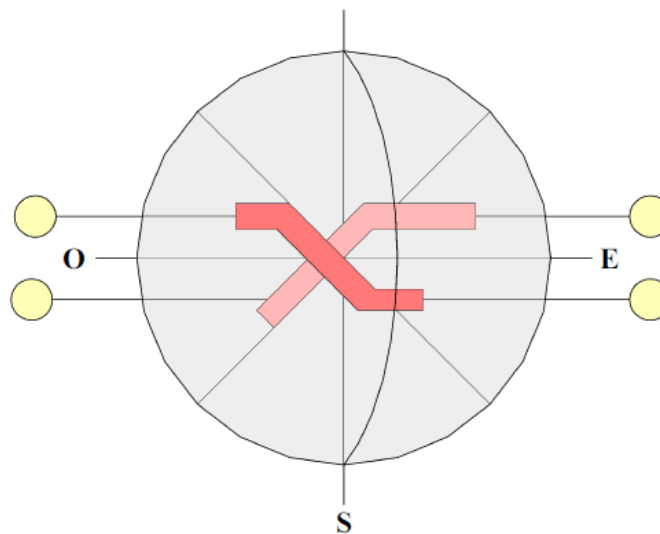
Después de tener la ubicación del lote y empezar a diseñar la propuesta se hace totalmente necesario investigar la parte climática y empezar a orientar el proyecto. Hicimos un análisis de la

orientación solar y de la velocidad de los vientos para poder brindar confort a la persona que iban a estar dentro de él.

Análisis Solar



Análisis Solar

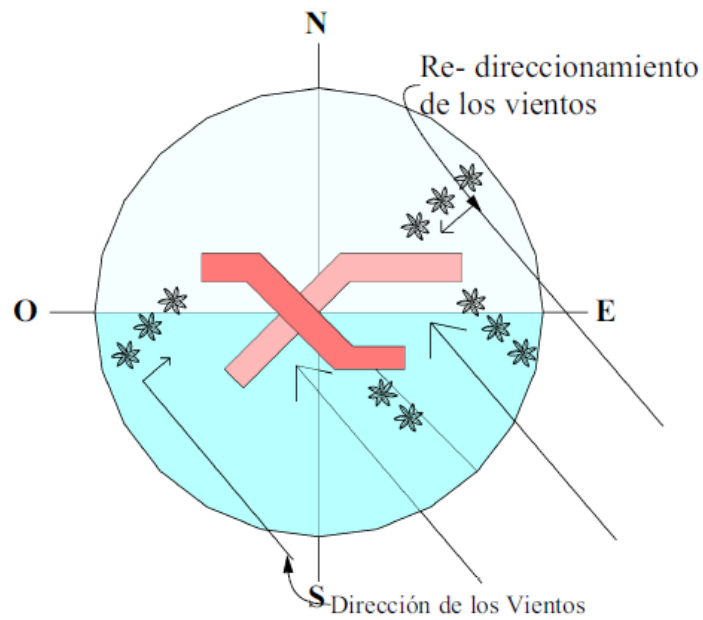


Elaboración Propia

Dirección del sol con respecto a su orientación, ubicación del proyecto a $23^{\circ}27''$. Las fachadas se diseñan a partir de la orientación previniendo las protecciones solares necesarias.

Se realiza también un análisis con respecto a la velocidad y dirección de los vientos

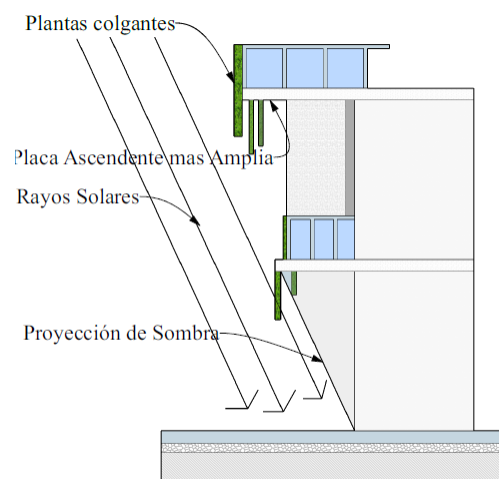
Análisis de vientos



Elaboración Propia

Elaboramos un estudio de sombras proyectadas y se hace una propuesta de jardines colgantes con especies nativas.

Análisis de Sombras



Elaboración Propia

Quisimos que nuestro proyecto al referirse a un centro de capacitación marítimo fuera sustentable y sostenible por lo tanto proponemos la recolección de aguas lluvias mediante unas

cubiertas verdes que servirán como aislante del calor y en donde se aprovecharía la alta humedad del ambiente para que las aguas lluvias se reutilicen para los sanitarios y riego de zonas verdes.

Aprovechamiento de aguas lluvias



Elaboración Propia

Se hacen unas propuestas verdes en donde se creará una ventilación natural, regulación de la temperatura y un control solar.

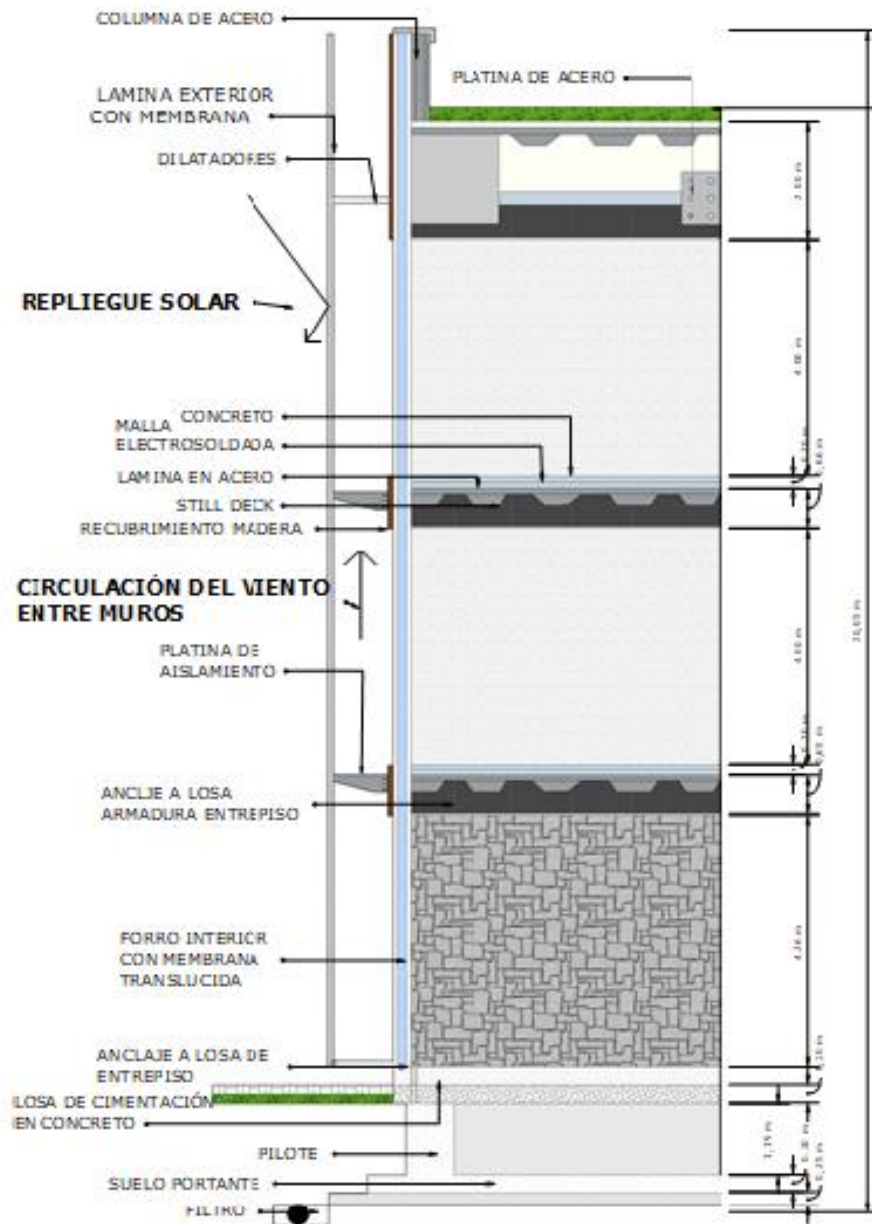
Propuestas Verdes



Elaboración Propia

Como lo que deseamos es crear un proyecto sostenible y brindar el confort necesario para todas las personas y mantener la temperatura ideal que oscila entre los 18 y los 22 grados centígrados, diseñamos muros cortina que nos permitirán un repliegue solar y una ventilación dirigida por todo el proyecto.

Detalle Muro Cortina Corte Fachada

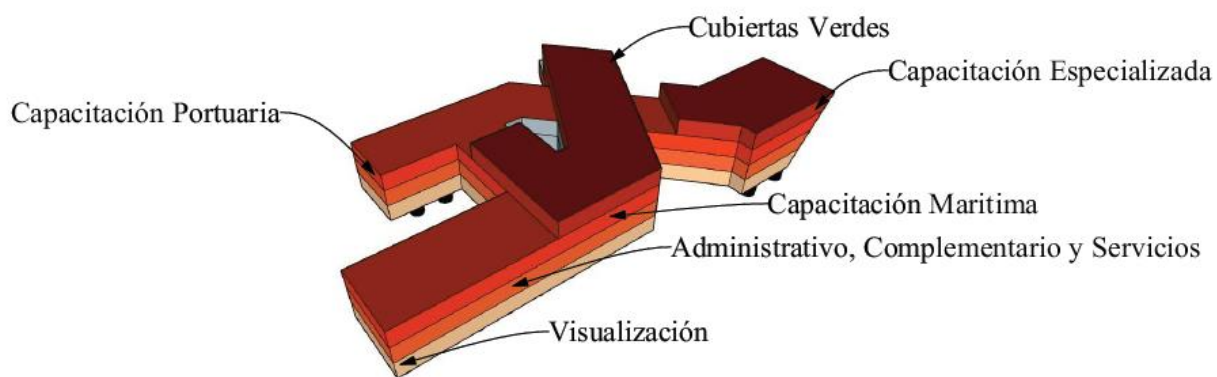


Elaboración Propia

ZONIFICACION

Teniendo los conceptos de diseño en todos sus aspectos Formal, Tipológico y Teórico nos enfocamos en la parte funcional del proyecto en donde se distribuyen los espacios de manera que sea totalmente viable para su elaboración y se distribuye de la siguiente manera:

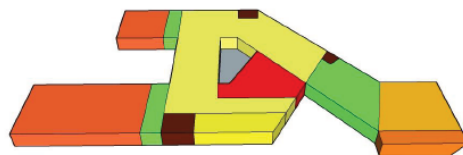
Zonificación por Pisos



Elaboración Propia

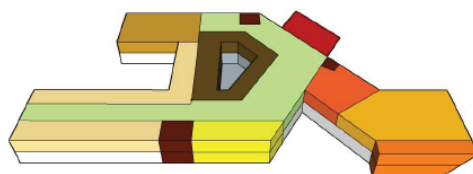
Piso 1

Primer Piso



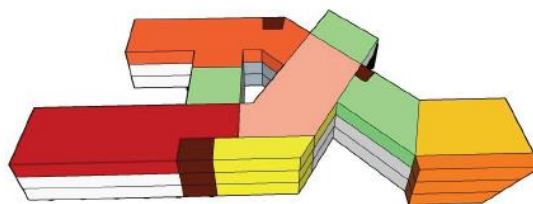
- Zona Administrativa
- Puntos Fijos
- Rampas de Emergencia Auditorio
- Auditorio
- Recepcion
- Transiciones
- Exposiciones
- Comercio

Elaboración Propia

*Piso 2***Segundo Piso**

- Zona Administrativa
- Puntos Fijos
- Rampas de Emergencia Auditorio
- Auditorio
- Plataforma
- Usos Mixtos Servicios
- Servicios Complementarios
- Zona de Co working

Elaboración propia

*Piso 3***Tercer Piso**

- Zona Administrativa
- Puntos Fijos
- Rampas de Emergencia Auditorio
- Auditorio
- Capacitacion Maritima
- Capacitacion Portuaria
- Terrazas Transitables
- Servicios Complementarios

Elaboración propia

Piso 4

Cuarto Piso



Elaboración Propia

CUADRO DE AREAS Y NECESIDADES

Teniendo la zonificación de nuestro proyecto entramos a definir áreas específicas en donde se analizan las necesidades del proyecto para su correcta funcionalidad y con las normativas educacionales exigidas. El proyecto cuenta con áreas educativas de capacitación, laboratorios, simuladores, espacios para prácticas, zonas complementarias, biblioteca, sistemas, salas de exposición, auditorio con capacidad para 600 personas, áreas de servicios, restaurante y cafetería, zonas verdes y espacios libres de contemplación y esparcimiento.

- Área total del lote: 10.2 hectáreas
- Índice de ocupación: 3.4% 3436m²
- Índice de construcción: 19% 19.448m²
- Reserva forestal del lote: 60% 6120m²
- Parqueaderos: 4.7% 4.700m²
- Zonas recreativas y deportivas

A continuación, se muestra el cuadro de necesidades del proyecto

Cuadro de Necesidades

CENTRO DE FORMACION MARITIMO Y PORTUARIO BUENAVENTURA PROGRAMA DE NECESIDADES Y CUADRO DE AREAS								
ZONA	SUB-ZONA	ESPACIO	DIMENSIONES		AREA ESPACIO	No. USUARIOS	No. ESPACIOS	AREA PARCIAL
ADMINISTRATIVA	ADMINISTRACION	Direccion Gral incluye baño	4,00	4,00	16,00	2	1	16,00
		Baño Direccion	1,00	2,00	2,00	1	1	2,00
		Secretaria	2,00	2,00	4,00	2	4	16,00
		Espera	5,00	5,00	25,00	10	2	50,00
		Administracion	3,00	4,00	12,00	1	1	12,00
		Contabilidad	3,00	4,00	12,00	1	1	12,00
		Archivo	3,00	3,00	9,00	2	2	18,00
		Sala de Juntas	5,00	6,00	30,00	8	1	30,00
		Baños hombres	3,20	2,70	8,64	2	2	17,28
		Baños mujeres	3,20	2,70	8,64	2	2	17,28
	Observaciones:					Subtotal		190,56
						Circulacion 15%		28,584
						Area Total		219,14
						%		3,405472059

Elaboración Propia

ZONA	SUB-ZONA	ESPACIO	DIMENSIONES		AREA ESPACIO	No. USUARIOS	No. ESPACIOS	AREA PARCIAL
ZONA DE FORMACION AMBIENTAL	DECANO FACULTAD	Oficina decano	12,00	12,00	144,00	100	1	144,00
	OFICINAS DE CONTROL INTERNO	Direccion de Formacion	4,00	4,00	16,00	4	2	32,00
		Baño Direccion	1,00	2,00	2,00	8	2	4,00
		Sala de Profesores	6,00	6,00	36,00	8	1	36,00
	RECONOCIMIENTO	biótica	5,00	8,00	40,00	26	2	80,00
		fauna endemica					2	
		flora endemica					2	
		cetologia					1	
		Otros					4	
	TALLER DE FORMACION	Aula Teorica	6,00	10,00	60,00	30	6	360,00
		Aula Practica	10,00	15,00	150,00	75	4	600,00
		Utileria Y bodega	5,00	6,00	30,00	0	2	60,00
		Aula de Trabajo	6,00	10,00	60,00	30	6	360,00
		Deposito de materiales y herramientas	3,00	3,00	9,00	0	2	18,00
	SERV. GENERALES	Aula de Trabajo	6,00	10,00	60,00	30	4	60,00
		Baños hombres	5,50	4,00	22,00	326	8	176,00
		Baños mujeres	5,50	4,00	22,00	326	11	242,00
	Observaciones:					Subtotal		1.930,00
						Circulacion 15%		289,50
						Area Total		2.219,50
						%		34,4907697

Elaboración Propia

ZONA	SUB-ZONA		ESPACIO	DIMENSIONES		AREA ESPACIO	No. USUARIOS	No. ESPACIOS	AREA PARCIAL	
ZONA DE DIFUSION CULTURAL	VESTIBULO GENERAL		Vestibulo	8,00	10,00	80,00	80	1	80,00	
	AUDITORIO	FOYER	Vestibulo	8,00	10,00	80,00	80	2	160,00	
			Recepcion e informes	1,50	4,00	6,00	1	2	12,00	
			Deposito	2,00	3,00	6,00	0	2	12,00	
			SALA DE SILLAS	Platea Baja	0,45	450,00	202,50	550	1	202,50
		Platea Alta	0,45	150,00	67,50	250	1	67,50		
		ESCENARIO	Escenario	5,00	10,00	50,00	50	1	50,00	
			Proyeccion, escenario y sonido	2,50	6,50	16,25	2	1	16,25	
			Deposito	3,00	3,00	9,00	1	1	9,00	
		VESTIERES	Vestieres hombres	3,50	7,00	24,50	9	1	24,50	
			Vestieres mujeres	3,50	7,00	24,50	9	1	24,50	
			Deposito	2,00	3,00	6,00	0	1	6,00	
		SALAS DE ENSAYO	Salas de ensayo	4,00	5,00	20,00	10	2	40,00	
		BAÑOS	Baños hombres	5,50	3,50	4,00	400	5	20,00	
			Baño auxiliar hombres	1,50	2,00	3,00	2	1	3,00	
			Baños mujeres	5,50	3,50	4,00	400	15	60,00	
			Baño auxiliar mujeres	1,50	2,00	3,00	2	1	3,00	
	Observaciones:							Subtotal		790,25
								Circulacion 15%		118,5375
								Area Total		908,79
								%		14.12245117

Elaboración Propia

ZONA	SUB-ZONA	ESPACIO	DIMENSIONES		AREA ESPACIO	No. USUARIOS	No. ESPACIOS	AREA PARCIAL	
ZONA DE INTERES CULTURAL	VESTIBULO GENERAL	Vestibulo	8,00	10,00	80,00	80	1	80,00	
	DIRECCION	Vestibulo	8,00	10,00	80,00	80	2	160,00	
		Recepcion e informes	1,50	4,00	6,00	1	1	6,00	
	BIBLIOTECA	Deposito	2,00	3,00	6,00	1	1	6,00	
		Platea Baja	0,45	450,00	202,50	450	1	202,50	
		Platea Alta	0,45	150,00	67,50	150	1	67,50	
		Escenario	5,00	10,00	50,00	50	1	50,00	
		Proyeccion, escenario y sonido	2,50	6,50	16,25	2	1	16,25	
	BIBLIOTECA VIRTUAL	Deposito	3,00	3,00	9,00	0	1	9,00	
	VIDEOTECA	Vestieres hombres	3,50	7,00	24,50	9	1	24,50	
	SALA CUNA	sala de lactancia	3,50	7,00	24,50	10	1	24,50	
		zona de cunas	3,00	3,00	9,00	10	1	9,00	
	LIBRERÍA	Salas de ensayo	3,00	5,00	15,00	6	2	30,00	
		Baños hombres	3,20	2,70	8,64	4	1	8,64	
		Baño mujeres	1,50	2,00	3,00	1	1	3,00	
	BAÑOS	Baños mujeres	4,50	4,00	18,00	20	5	90,00	
		Baño hombres	4,50	4,00	18,00	20	8	144,00	
		Observaciones:					Subtotal		930,89
							Circulacion 15%		139,6335
							Area Total		1.070,52
							%		16,63580964

Elaboración Propia

ZONA	SUB-ZONA		ESPACIO	DIMENSIONES		AREA ESPACIO	No. USUARIOS	No. ESPACIOS	AREA PARCIAL		
ZONA DE FORMACION PORTUARIA	DECANATURA		Oficina decano	12,00	12,00	144,00	72	1	144,00		
	OFICINAS DE CONTROL INTERNO		Direccion de Formacion	4,00	4,00	16,00	1	2	32,00		
			Baño Direccion	1,00	2,00	2,00	8	2	4,00		
			Sala de Profesores	4,00	5,00	20,00	8	1	20,00		
			PRACTICA		LABORATORIOS		simulador de grua portico y RTG	6,50	12,00	78,00	26
	trabajo para el area de mantenimiento										
	similacion de software portuario										
	CAMPO ABIERTO						entrenamiento en control de emergencias				
			entrenamiento tec. De bodegas y logistica portuaria								
	TEORIA		SERV. PORTUARIOS		accionamiento de esclusas	6,00	10,00	60,00	30	2	120,00
					manipulacion de mercacias dentro del puerto	10,00	15,00	150,00	75	2	300,00
					señalizacion maritima	5,00	6,00	30,00	0	4	120,00
			SERV. GENERALES		coordinacion y control de trafico portuario	6,00	10,00	60,00	30	4	240,00
					emisarios submarinos	3,00	3,00	9,00	0	2	18,00
			SERV. BÁSICOS		servicios tecnico-nauticos	6,00	10,00	60,00	30	4	240,00
					tratamiento de desecho generados por buques	6,00	10,00	60,00	30	2	120,00
					seguridad portuaria	6,00	10,00	60,00	30	4	240,00
			SER. GENERALES		BAÑOS ESTUDIANTES		Baños hombres	5,50	4,00	22,00	6
	Baños mujeres	5,50					4,00	22,00	6	11	242,00
	Observaciones:							Subtotal		1.754,00	
								Circulacion 15%		263,10	
								Area Total		2.017,10	

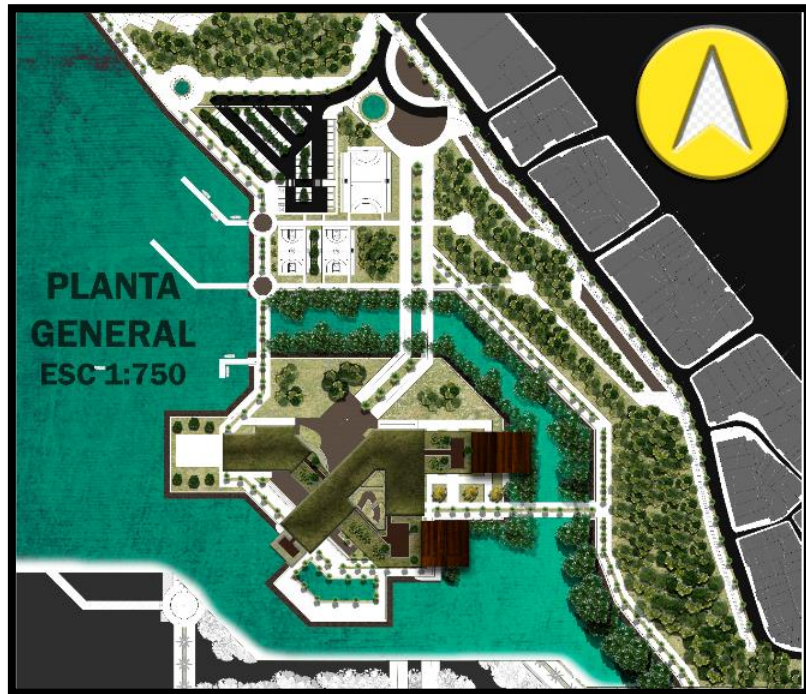
Elaboración Propia

ZONA	SUB-ZONA		ESPACIO	DIMENSIONES		AREA ESPACIO	No. USUARIOS	No. ESPACIOS	AREA PARCIAL		
ZONA DE COMIDAS Y COMERCIO ARTESANAL	GERENCIA		Oficina GERENTE	5,00	4,00	20,00	72	1	20,00		
	ADMINISTRACION		AMINISTRACION GENERAL	4,00	4,00	16,00	1	1	16,00		
			Baño	2,00	2,00	4,00	8	2	8,00		
			Sala de Juntas	4,00	5,00	20,00	8	1	20,00		
			RESTAURANTES		GASTRONOMIA Local		Local # 1	3,00	4,00	12,00	x
	Local # 2										
	Local # 3										
	GASTRONOMIA Internacional				Local # 1						
					Local # 2						
					COMERCIO		ARTESANOS				
	Tejidos	5,00	4,00	20,00					x	4	80,00
	Manualidades	5,00	4,00	20,00					x	4	80,00
	COMERCIO LOCAL		Pines turisticos	4,00			3,00	12,00	x	3	36,00
			Fundaciones	3,00			5,00	15,00	x	2	30,00
			VARIOS				Local # 1	4,00	5,00	20,00	30
	Local # 2	4,00					5,00	20,00	30	2	40,00
	Local # 3	4,00					5,00	20,00	30	2	40,00
	BAÑOS						Baños hombres	5,50	4,00	22,00	6
			Baños mujeres	5,50			4,00	22,00	6	7	154,00
	Observaciones:							Subtotal		570,00	
								Circulacion 15%		85,50	
								Area Total		655,50	
								%		65550	

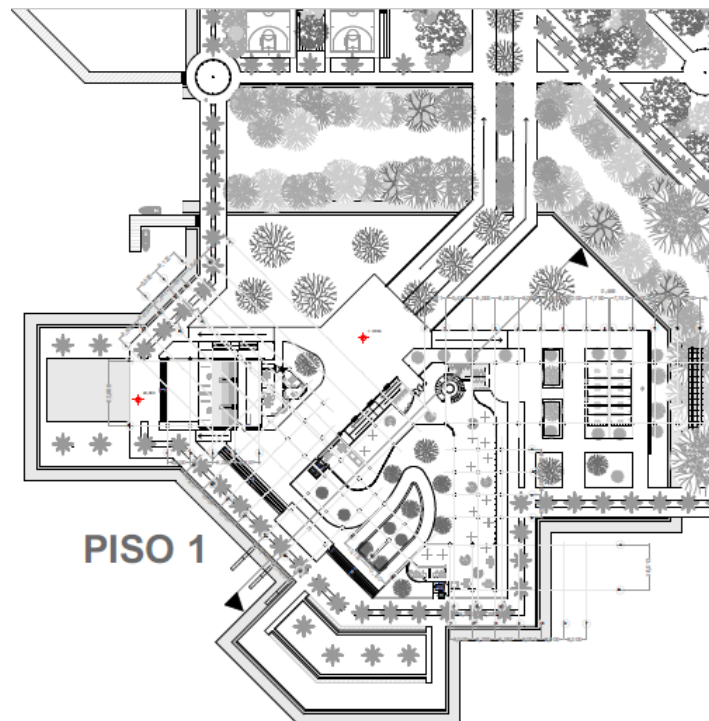
Elaboración propia

PLANIMETRIA DE LA PROPUESTA

Implantación General



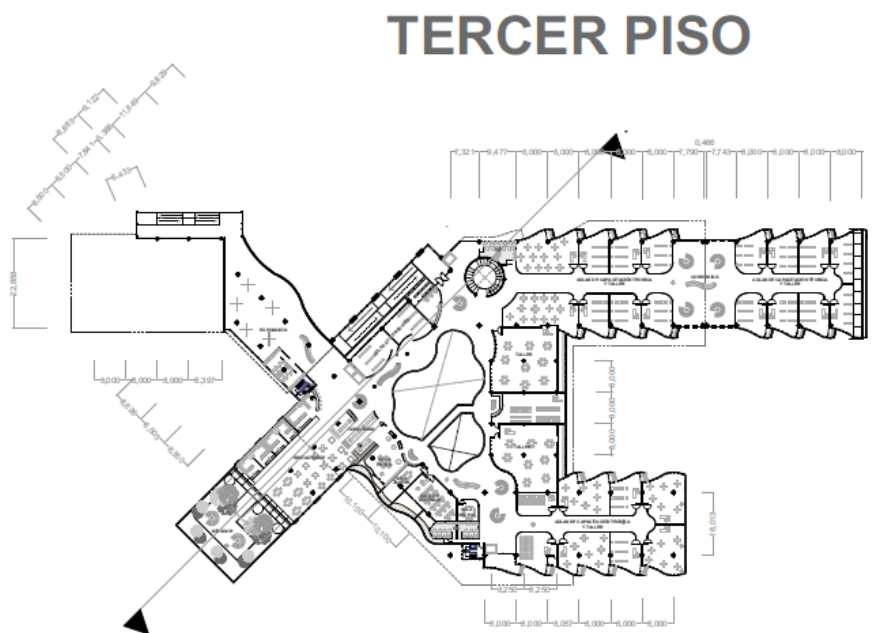
Planta del Primer piso



Planta del Segundo piso



Planta del Tercer Piso



Corte**Fachada****Render Fachada Norte***Acceso Principal**Elaboración Propia*

Render Espacios Internos

Zona de Transición Sur Oriental-Norte



Elaboración Propia

Render Fachada Sur

Zona de Capacitación Portuaria



Elaboración Propia

Render Fachada Oriental

Vista Aérea



Elaboración Propia

Render Cubiertas

Vista Ventanas Curvas- Direccionamiento de los Vientos



Elaboración Propia

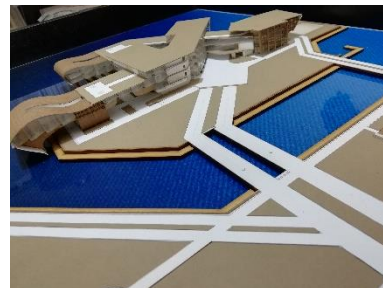
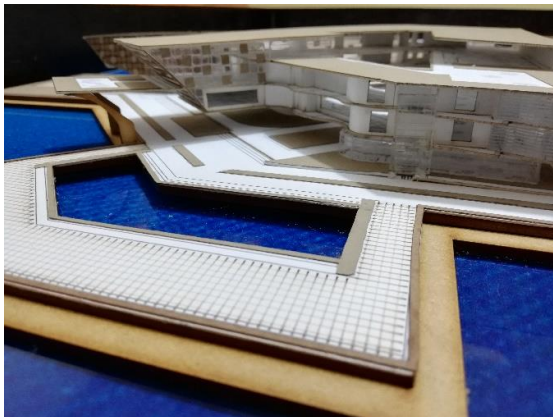
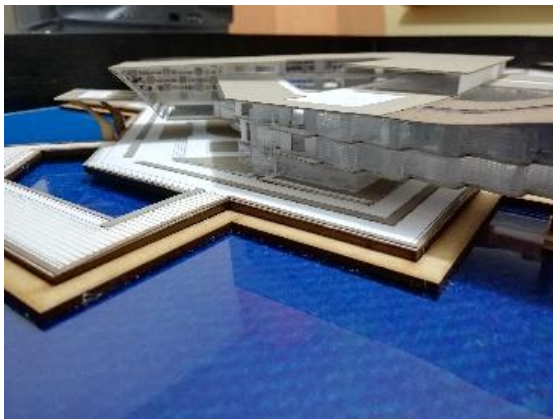
Render Cubiertas Verdes

Terrazas Transitables

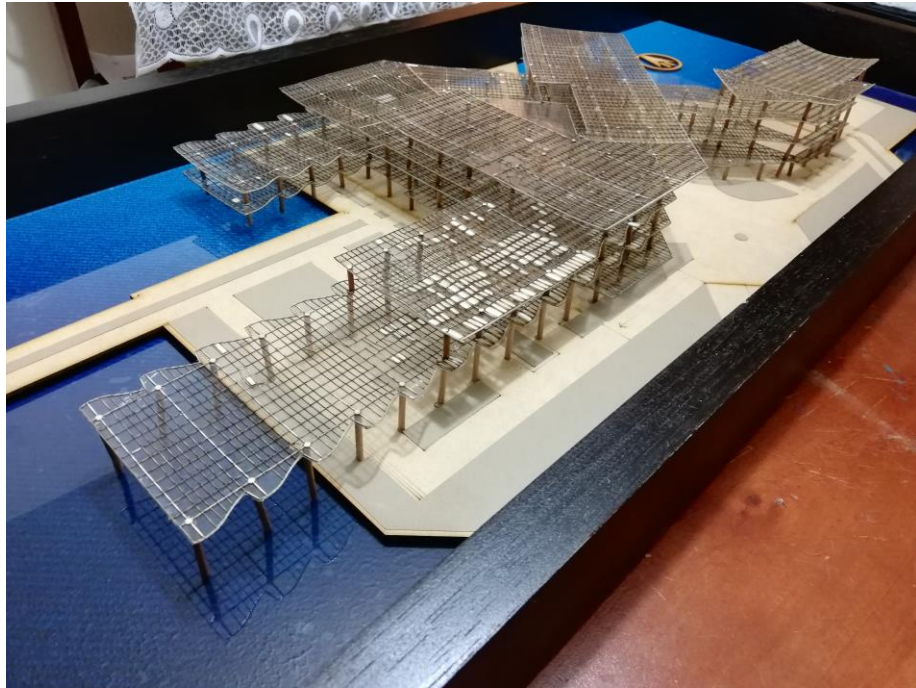


Elaboración Propia

Maqueta Arquitectónica



Maqueta Estructural



Maqueta Urbana



CONCLUSIONES

La presente tesis tuvo como objetivo mitigar la problemática del desempleo que se presenta en nuestro país, específicamente en la ciudad de Buenaventura Isla Cascajal, es decir que por medio de nuestra propuesta también se hizo la recuperación de del borde de isla que se veía invadida, dando su espacio al mar y conservando la zona de mangle que representa el ecosistema ambiental de la Isla.

Para demostrar esto se realizó un análisis de estadísticas en cuanto a las problemáticas de la ciudad, encontrando así que la población bonaverense cuenta con el 60% de la población desempleada y con falta de oficio, se hace un diagnóstico de la población vulnerable encontrando que en Buenaventura no hay falta de empleo si no que no existen oportunidades de educación para aprovechar el potencial de empleo que hay dentro de su territorio.

A partir de esto se investiga sobre los planes que ofrece el gobierno nacional encontrando así una política nacional con la cual nuestro proyecto se vincularía, además encontramos que la alcaldía de Buenaventura tiene un programa de gobierno el cual en conjunto y alianza con la sociedad portuaria de la misma ciudad, se encarga de apoyar el crecimiento de la isla en manera de mejoramiento social, por tal motivo nuestro proyecto es vializado no solo en factores descentralizados si no también en su propuesta, pues por medio de esta estaríamos cumpliendo con los objetivos propuestos dentro del proyecto de crear un CENTRO DE CAPACITACION MARITIMO Y PORTUARIO.

Ante este escenario desarrollamos conceptos de carácter teórico, formal y tipológico, por medio de los cuales se desarrolló nuestro proyecto y fue totalmente viable.

Uno de nuestros objetivos específicos era el de ofrecer espacios educativos y zonas de estudio a los beneficiarios del proyecto, a lo cual se diseñó una infraestructura adecuada con los estándares exigidos para la construcción de edificios institucionales.

El aspecto de innovación fue muy importante para nosotros y lo enfocamos a la recuperación del borde de isla, devolviendo al mar el terreno que había sido invadido por el hombre a través del tiempo. Nuestra propuesta hizo que la zona de mangle que estaba próxima a nosotros fuese reconocida.

Manejamos el concepto tipológico de Palafito respetando las tradiciones constructivas de la región, para que no solo se fuese brindando el espacio que era del mar si no que se creara un concepto de identidad cultural y la población hiciera parte del proyecto.

Diseñar sobre el agua no es solo una tradición, también se hace para cumplir con un nivel de confort climático y mitigar las inclemencias de los cambios de marea.

Dentro de nuestra investigación analizamos que los manglares son un bioma que hace limpieza del agua y crean ecosistemas de diferentes tipos, en el cual se refugian especies de fauna y flora y microorganismos que hasta el momento no han sido identificados.

Desarrollamos un proyecto sustentable y sostenible en el cual propusimos unas cubiertas verdes que nos servirían como aislamiento térmico refrescando las placas, además de que recolectan la humedad y repelen los rayos solares, para que fuese sostenible se hizo la recolección de aguas lluvias para la reutilización en sanitarios y para el riego de los jardines y zonas verdes.

En cuanto a las conexiones urbanas se hizo un despliegue por la isla en donde propusimos perfiles viales de conexión no solo para la parte vehicular, peatonal o en bicicleta, nosotros pensamos más en el concepto que se le estaba dando a la población que de verdad se hiciera una conexión entre el territorio y la comunidad, respetando el sentido de apropiación que en algunos

lugares se tenía, le devolvimos a los comerciantes informales un espacio del cual ya se habían tomado pero que hacia parte de las tradiciones. Fue muy necesario plantear un anillo perimetral que nos conectara el proyecto con los equipamientos de la isla y tuviera un acceso directo desde las principales vías, conectándolo también con el eje articulador principal de la isla que es la avenida Simón Bolívar.

Concluyendo ya el análisis y diagnóstico vemos que en el desarrollo de nuestro proyecto se ve reflejado el trabajo investigativo que se hizo dado que el resultado cumplió con todos y cada uno de los objetivos propuestos desde el inicio de esta etapa, es evidente que si se trabaja por el bien de la población se pueden lograr grandes cosas, un proyecto que siempre este atado a un plan de gobierno o a un programa local puede llevarse a cabo, nuestro proyecto no solo pertenencia a un ente público si no que contaba con el apoyo de empresa privada, es decir creamos un proyecto descentralizado que a partir de convenios pudo ser culminado y desarrollado.

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Contextualización Internacional	17
Ilustración 2 Tasa de Matriculas por País	17
Ilustración 3 Probabilidades de ingreso a la educación superior según nivel económico	18
Ilustración 4 Indicadores De Graduados En Educación Superior Del Año 2001 Al Año 2013	19
Ilustración 5 Indicadores Departamentales	20
Ilustración 6 Estadísticas Niveles De Educación Buenaventura.....	21
Ilustración 7 Tasa de analfabetismo Buenaventura.....	22
Ilustración 8 Grafico De Desempleo Nacional	32
Ilustración 9 Tasa De Desempleo A 2018.....	32
Ilustración 10 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz.....	33
Ilustración 11 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz.....	33
Ilustración 12 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz.....	33
Ilustración 13 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz.....	34
Ilustración 14 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz.....	34
Ilustración 15 Estado actual Malecón Bahía de la Cruz.....	34
Ilustración 16 Borde de Isla Vivienda Palafítica.....	35
Ilustración 17 Borde de Isla Vivienda Palafítica.....	35
Ilustración 18 Borde de Isla Vivienda Palafítica.....	35
Ilustración 19 Borde de Isla Vivienda Palafítica.....	36
Ilustración 20 Borde de Isla Vivienda Palafítica.....	36
Ilustración 21 Terreno del Proyecto	36

Ilustración 22 Terreno del Proyecto	37
Ilustración 23 Puente Avenida Simón Bolívar	37
Ilustración 24 Acercamiento al Puerto Buenaventura.....	37
Ilustración 25 Acercamiento al Puerto Buenaventura.....	38
Ilustración 26 Acercamiento al Puerto Buenaventura.....	38
Ilustración 27 Indicadores	51
Ilustración 28 Fase de Mareas	54
Ilustración 29 Marea Alta.....	55
Ilustración 30 Fallas Geológicas	56
Ilustración 31 Riesgo Maremotos-Vendavales-Marejadas	57
Ilustración 32 Organigrama.....	62
Ilustración 33 Distancia de Costa.....	63
Ilustración 34 Zonas De Relleno Y Limites De Construcción.....	67
Ilustración 35 Porcentaje Manejo De Basuras En La Isla Cascajal	67
Ilustración 36 Etapas del Plan de Desarrollo	72
Ilustración 37 Fase 1	72
Ilustración 38 Fase 2	73
Ilustración 39 Fase 3	73
Ilustración 40 Iconografía del Plan	90
Ilustración 41 Ubicación Puerto De Cartagena-Sociedad Portuaria Y Centro De Capacitación	95
Ilustración 42 Edificio De Capacitación Y Oficinas De La Sociedad Portuaria De Cartagena	95
Ilustración 43 Vista Nocturna Del Puerto Y Su Edificio De Capacitación Y Administrativo	96

Ilustración 44 APAM Asociación Peruana De Agentes Marítimos	99
Ilustración 45 CECAMAR Centro De Capacitación Marítimo Portuario Y Aduanero Perú ..	99
Ilustración 46 Ubicación CECAMAR	100
Ilustración 47 Acceso oficinas (Guayaquil es mi Destino, 2018)	100
Ilustración 48 Ubicación Malecón	101
Ilustración 49 Vista Del Malecón	102
Ilustración 50 Paseo De Los Presidentes	104
Ilustración 51 Puente Bergantines Malecón Guayaquil Ecuador	105

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 ubicación De La Isla De Cascajal Dentro Del Municipio De Buenaventura	40
Mapa 2 Departamento Valle Del Cauca	41
Mapa 3 Características Geográficas de Buenaventura	41
Mapa 4 ubicación del lote	42
Mapa 5 Localización General Del Proyecto	42

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Tabla de Desarrollo Proyectual	29
Tabla 2	43
Tabla 3 Indicadores Calidad Ambiental	47
Tabla 4 Principales Atractivos Turísticos	58
Tabla 5 Crecimiento Del Área En La Isla Cascajal	67
Tabla 6 Hogares Con Servicios Públicos	68

BIBLIOGRAFÍA

- ALCALDIA DE BUENAVENTURA. (s.f.). *BUENAVENTURA.GOV*. Obtenido de http://www.buenaventura.gov.co/images/multimedia/proyecto_construccion_malecon_bahia_de_la_cruz.pdf
- Alcaldia de Buenaventura. (s.f.). *buenaventura.gov.co*. Obtenido de <http://www.buenaventura.gov.co/articulos/en-abril-inicia-en-buenaventura-el-programa-good-valle-secretario-de-educacion>
- AYURE, A. P. (2017). *COMPLEJO INDUSTRIAL PORTUARIO DE BUENAVENTURA. TUNJA*.
- BANCO DE LA REPUBLICA. (s.f.). *banrep*. Obtenido de <http://www.banrep.gov.co/economia/pli/bie.pdf>
- Centro de Capacitacion Maritimo y Portuario Perú. (s.f.). *CECAMAR*. Obtenido de <http://www.cecamar.com/category/capacitacion/seminarios/>
- colombia.com. (s.f.). *colombia.com*. Obtenido de <https://www.colombia.com/colombia-info/estadisticas/empleo/>
- Cuevas, A. M. (s.f.). *Savia Botanica*. Obtenido de <https://www.saviabotanica.com/banner-principal/robles-nisperos-manglares-y-hombres/>
- DANE. (2005). *ESTADISTICAS DEPARTAMENTALES*. Obtenido de https://www.dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL_PDF_CG2005/76109T7T000.PDF
- DANE. (s.f.). *DANE*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

EUMED. (s.f.). <http://www.eumed.net/libros->

[gratis/2011a/909/HISTORIA%20DE%20BUENAVENTURA.htm](http://www.eumed.net/libros-gratis/2011a/909/HISTORIA%20DE%20BUENAVENTURA.htm). Obtenido de

<http://www.eumed.net/libros->

[gratis/2011a/909/HISTORIA%20DE%20BUENAVENTURA.htm](http://www.eumed.net/libros-gratis/2011a/909/HISTORIA%20DE%20BUENAVENTURA.htm)

FUNDACION PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DEL PACIFICO. (s.f.).

[WWW.fdipacifico.org](http://www.fdipacifico.org). Obtenido de <https://fdipacifico.org/sobre-nosotros/region-pacifico/>

FUNDACION PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DEL PASIFICO. (s.f.).

[WWW.fdipacifico.org](http://www.fdipacifico.org). Obtenido de <https://fdipacifico.org/recuperacion-y-manejo-de-fuentes-hidricas/>

Guayaquil es mi Destino. (2018). [guayaquil.com](http://www.guayaquil.com). Obtenido de

<http://www.guayaquilesmidestino.com/es/malecones/malecones-urbanos/malecon-simon-bolivar>

IEBS. (s.f.). [https://comunidad.iebschool.com/stellapreciado/2015/12/14/el-puerto-de-](https://comunidad.iebschool.com/stellapreciado/2015/12/14/el-puerto-de-buenaventura-y-su-evolucion-2/)

[buenaventura-y-su-evolucion-2/](https://comunidad.iebschool.com/stellapreciado/2015/12/14/el-puerto-de-buenaventura-y-su-evolucion-2/). Obtenido de

<https://comunidad.iebschool.com/stellapreciado/2015/12/14/el-puerto-de-buenaventura-y-su-evolucion-2/>

IGAC. (2013). *instituto geografico agustin codazzi*. Obtenido de <https://www.igac.gov.co/>

MAESTRIA, Á. H. (s.f.). *BUENAVENTURA: CIUDAD SIN PUERTO*. Obtenido de

<http://bdigital.unal.edu.co/53141/1/alvarohernandezvargas.2015.pdf>

MATHEUS, C. C. (s.f.). *TESIS UNIPILOTO*. Obtenido de

<http://polux.unipiloto.edu.co:8080/00001005.pdf>

MINEDUCACION. (s.f.). *GOBIERNO NACIONAL*. Obtenido de

http://www.plandecenal.edu.co/cms/images/PLAN%20NACIONAL%20DECENAL%20DE%20EDUCACION%20DA%20EDICION_271117.pdf

MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL. (2012). *mineducacion.gov.co*. Obtenido de

https://www.mineducacion.gov.co/1759/articles-356787_recurso_1.pdf

PERIODICO EL TIEMPO. (s.f.). *eltiempo.com*. Obtenido de

<https://www.eltiempo.com/vida/educacion/acceso-y-calidad-de-educacion-superior-en-colombia-segun-el-banco-mundial-95456>

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA. (2017). *www.presidencia.gov.co*.

Obtenido de <http://es.presidencia.gov.co/sitios/busqueda/noticia/180802-Formalizado-Contrato-Paz-para-el-Valle-del-Cauca-que-garantiza-inversiones-por-1-4-billones-de-pesos-en-253-proyectos/Noticia>

repository. (s.f.). *www.repository.fedesarrollo.org.co*. Obtenido de

<https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/198/Hacia%20un%20desarrollo%20integral%20de%20la%20ciudad%20de%20Buenaventura%20y%20su%20area%20de%20influencia%20-%20Informe%20final%202013.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

REPUBLICA, B. D. (s.f.). Obtenido de <http://www.banrep.gov.co/economia/pli/bie.pdf>

SERVICIO DE EMPLEO DE BUENAVENTURA. (30 de 08 de 2017).

www.serviciodeempleo.gov.co. Obtenido de

<http://www.serviciodeempleo.gov.co/observatorio/2017/08/28/el-servicio-de-empleo-en-el-pacifico-buenaventura/>

Sociedad Portuaria de Cartagena. (2018). *Grupo Puerto de Cartagena*. Obtenido de

<https://www.puertocartagena.com/>

TESIS, A. M. (s.f.).

<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/18123/MedinaGarzonAndresMauricio2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Obtenido de PONTIFICA

UNIVERSIDAD JAVERIANA:

<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/18123/MedinaGarzonAndresMauricio2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

unal. (s.f.). *www.bdigital.unal.edu.co*. Obtenido de

http://www.bdigital.unal.edu.co/1604/2/11_a_30_Entre_lo_vernaculo.pdf

UNESCO. (s.f.). *UNESCO.ORG*. Obtenido de <https://es.unesco.org/themes/politica-planificacion-educacion/revision-politicas>

UNESCO.ORG. (s.f.). *UNESCO.ORG*. Obtenido de

<https://www.buenosaires.iiep.unesco.org/sites/default/files/IIPE%20CLADE%20Leyes%20Generales%20de%20Educacion%20Nestor%20Lopez.pdf>

Universidad Nacional. (s.f.). *bdigital.unal.edu.co*. Obtenido de

http://www.bdigital.unal.edu.co/1604/2/11_a_30_Entre_lo_vernaculo.pdf

Vargas, L. A. (2015). Tesis de Grado. Bogotá: PONTIFICA UNIVERSIDAD JAVERIANA.