

---

# DE COLPUERTOS A LAS SOCIEDADES PORTUARIAS:

## Los puertos marítimos de Colombia en la década de 1990

*Por: Joaquín Vilorio De La Hoz\**

**L**a crisis administrativa y financiera que padeció por décadas la Empresa Puertos de Colombia (Colpuertos), se hizo evidente a principios de los años 90 en su abultada planta de personal, una convención colectiva que limitaba la eficiencia y productividad de la empresa, sobrecostos en que debían incurrir los usuarios del servicio portuario y un inadecuado uso del espacio físico. Este sistema se hizo especialmente inconveniente una vez que el gobierno colombiano decidió abrir el país a la economía mundial, ya que el nuevo modelo exigía empresas eficientes y modernas, capaces de competir con sus similares de otras naciones. Ante este escenario, el Gobierno Nacional tomó la iniciativa de presentar al Congreso de la República un proyecto de Estatuto de Puertos Marítimos, aprobado como Ley 1 de 1991. Los objetivos de la Ley 1 fueron, entre otros, la abolición del monopolio estatal de los puertos y la entrega de estos en concesión, la modernización de los mismos y el mejoramiento de su eficiencia.

La Ley 1 de 1991 cambió radicalmente la realidad portuaria colombiana, al autorizar la liquidación de la empresa Colpuertos, así como la creación de la Superintendencia General de Puertos (SGP), las sociedades portuarias (SP) y la conformación de empresas de operadores portuarios privados. El objetivo del presente trabajo consiste en presentar un balance de las concesiones portuarias durante la década de 1990, pero básicamente a partir de 1993, fecha en que fueron entregados los terminales de Colpuertos a las Sociedades Portuarias Regionales (SPR). A lo largo del trabajo se utiliza una perspectiva comparativa entre los tres puertos del Caribe colombiano (Santa Marta, Barranquilla y Cartagena) y el de Buenaventura.

El documento se estructuró en cinco partes: en la primera, se presenta un esbozo histórico de Colpuertos, así como el marco legal del nuevo sistema portuario colombiano (Ley 1 de 1991). La segunda, está referida a la descripción física de las zonas portuarias de

---

Santa Marta, Cartagena y Barranquilla. En la tercera sección, se presenta un análisis del comercio exterior colombiano, medido por la actividad portuaria en las tres ciudades de la referencia y del turismo de cruceros, que se moviliza básicamente por Cartagena. A continuación, se trabaja con algunos indicadores de desempeño, que muestran el significativo avance de las SP con respecto a los resultados en la era de Colpuertos. El documento cierra con una sección en la cual se analizan los beneficios y costos de la reforma del sistema portuario colombiano.

## **I. ANTECEDENTES**

### **A. La era de Colpuertos, 1959-1993**

La Ley 154 de 1959 creó la Empresa Puertos de Colombia (Colpuertos) asignándole como función principal la administración centralizada de los puertos y otorgándole el monopolio de la carga. Las deficiencias administrativas y la falta de competencia generaron problemas de ineficiencia en la empresa, lo que a su vez produjo sobrecostos que eran trasladados a los usuarios.

En el período 1980-1989, Colpuertos tuvo pérdidas en siete años, en dos obtuvo utilidades y en uno de ellos su balance financiero fue de cero. Durante 1989 la Empresa reportó su peor balance de la década, con pérdidas superiores a los 14.300 millones de pesos. Las convenciones colectivas de los trabajadores imponían restricciones en los horarios de trabajo y elevados egresos por salarios y prestaciones. Aunque la planta de personal disminuyó en un 35% entre 1982 y

1989, los costos salariales aumentaron 23% en términos reales en el período 1986-1989. De acuerdo con un estudio de la Contraloría General de la Nación, de los 8.177 empleados de Colpuertos en 1990, se debían liquidar 3.273 trabajadores distribuidos así: Barranquilla (1.025), Cartagena (899), Buenaventura (709), Santa Marta (264), Bocas de Ceniza (217) y Tumaco-Leticia-Bogotá (159). Según la Contraloría, Colpuertos podía operar sin traumatismos con 4.900 empleados, esto es, con el 60% de la planta de 1990<sup>1</sup>.

En los años 1987-1988 el terminal de Cartagena estuvo inactivo el 50% del tiempo y el de Buenaventura un 40%, así los muelles estuvieran ocupados por buques. La mayor productividad efectiva la tenían los terminales de Barranquilla y Cartagena, en donde se lograba movilizar cerca de 60 toneladas por hora. Por su parte, Buenaventura era el más rentable en términos financieros, aunque no el más eficiente, toda vez que movilizaba un alto porcentaje de graneles de bajo costo operacional. Cartagena, por su parte, estaba especializada en carga general, más intensiva en mano de obra, razón por la cual resulta menos rentable que los graneles.

En la era de Colpuertos, hubo problemas adicionales como sobrecostos a cargo del sector privado, inadecuado uso del espacio físico y lo que se denominó la "reserva de carga". Hasta 1986, las empresas navieras colombianas (Flota Mercante Grancolombiana y Agromar) tenían la garantía de transportar sin competencia los productos nacionales de exportación y las importaciones que requería la industria nacional. En

---

ese año, se eliminó la reserva de carga, por lo que desde entonces las navieras de Colombia tuvieron que competir por la carga nacional con otras empresas internacionales en igualdad de condiciones.

Antes de la expedición de la Ley 1 de 1991, el sistema portuario colombiano estaba compuesto por puertos públicos y muelles y puertos privados. Los primeros eran administrados por Colpuertos en las ciudades de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco. Los muelles privados se encontraban localizados dentro de las zonas de jurisdicción de Colpuertos y movilizaban, por lo general, cargas de los concesionarios. Entre estos muelles se destacan la Zona Franca, Monómeros Colombo-Venezolanos, Eco-petrol, Colterminales, entre otros. Los puertos privados estaban localizados en zonas fuera de la jurisdicción de Colpuertos y movilizaban banano, carbón e hidrocarburos<sup>2</sup>.

## **B. La reforma portuaria de 1991**

La crisis administrativa y financiera de Colpuertos se agravó en la década de 1980, por lo que se hizo necesario una profunda reestructuración del sistema portuario. En 1990 un informe de la Contraloría consideraba:

“Es factible privatizar casi todas las operaciones tales como la estiba, el pilotaje de buques, almacenamiento y transporte, suministro de cierto tipo de equipo. Indudablemente, varias microempresas de estibadores trabajando en un mismo puerto competirán por movilizar las mercancías y lo cual redundará en mayores niveles de eficiencia y calidad”<sup>3</sup>.

En esta línea de acción, el Gobierno Nacional emprendió una rápida desregulación del transporte marítimo, que se inició con la eliminación de la reserva de carga, y se completó con el proyecto de estatuto de puertos marítimos, aprobado por el Congreso como Ley 1 de 1991. Los objetivos del nuevo marco legal fueron abolir el monopolio estatal en la administración portuaria, modernizar el sistema portuario, reducir tarifas y mejorar la eficiencia en las operaciones portuarias, entre otros.

La Ley 1 de 1991 planteó un nuevo marco legal e institucional del sector portuario, concentrando el papel del Estado en la planeación y regulación, y determinó básicamente lo siguiente: liquidar Colpuertos, autorizar la creación de un fondo encargado del pasivo pensional de la empresa en liquidación, crear la SGP y las SP y autorizar la constitución de empresas de operadores portuarios. Cada uno de estos puntos se explican a continuación:

1. La ley ordenó la liquidación de Colpuertos, a diciembre 31 de 1993. Como en los dos primeros años (1991/92) se avanzó muy poco en cuanto a la liquidación de los puertos, el tercer año trajo consigo un proceso de aceleración con sobrecostos.
2. Se autorizó la creación de un fondo, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, cuyo objeto sería atender, por cuenta de la Nación, las pensiones de jubilación y las demás prestaciones sociales a cargo de Colpuertos, las indemnizaciones y sentencias condenatorias ejecutoriadas, así como sus

---

deudas interna y externa. Los recursos del fondo tendrían como origen las apropiaciones presupuestales, las ventas de acciones de las SP que hiciera la Nación y la parte de las tarifas cobrada por las SP oficiales por el uso de su infraestructura<sup>4</sup>.

Con base en la Ley 1 de 1991, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 36 de 1992, por medio del cual creaba el Fondo de Pasivos de la Empresa Puertos de Colombia (Foncolpuertos), adscrito al Ministerio de Transporte. Los sobrecostos, demoras y anomalías administrativas elevaron el costo total del plan de retiro de Colpuertos a \$72.000 millones, y por pagos irregulares de pensiones y conciliaciones con ex trabajadores, el pasivo pensional se incrementó de \$612.000 millones en diciembre de 1991 a \$2,5 billones en diciembre de 1999<sup>5</sup>. En esta última cifra se incluyen las inversiones adelantadas por el Gobierno Nacional, como dragados y otras adecuaciones a la infraestructura portuaria (véase Cuadro 21).

3. Se creó la SGP, ente vigilante de las SP, adscrita al Ministerio de Transporte. Entre sus funciones está vigilar el cumplimiento de la normatividad dictada para las SP y los usuarios de puertos; cobrar a las SP y a los operadores portuarios una tasa proporcional a sus ingresos para cubrir los costos de funcionamiento de la Superintendencia; dictaminar las condiciones técnicas de operación de los puertos; otorgar las concesiones portuarias; resolver las controversias que surjan por la realización de obras; otorgar licencias portuarias para cons-

truir y operar embarcaderos; clasificar y calificar a los operadores portuarios, entre otras funciones<sup>6</sup>.

4. Se crearon las SP, como entes con autonomía administrativa, patrimonio propio (capital privado, público o mixto) y personería jurídica. El objeto social es la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, su administración, servicios de cargue y descargue, almacenamiento y otros servicios relacionados. Las sociedades pueden ser privadas de uso público y privadas de uso privado. En las primeras, se ubican la Sociedad Portuaria de El Bosque, de Mamonal, Contecar y las cinco SPR; estas últimas reemplazaron a los terminales de Colpuertos en Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco. Las concesiones portuarias otorgadas por la Dirección Marítima y Portuaria (Dimar) antes que entrara en vigencia la Ley 1 de 1991 han sido respetadas, pero una vez expire su vigencia deben convertirse en SP.

El 13 de diciembre de 1993 el Presidente de la República César Gaviria Trujillo hizo entrega oficial del manejo de los puertos de Santa Marta, Cartagena y Barranquilla a sus respectivas SPR. Estas son empresas de carácter mixto con participación mayoritaria del sector privado.

5. El estatuto de puertos marítimos autorizó la conformación de empresas de operadores portuarios, que podían ser constituidas por antiguos empleados de Colpuertos, si ellos así lo deseaban. El operador:

---

“...es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería”<sup>7</sup>.

En el nuevo esquema, los operadores portuarios gozan de libertad de tarifas, las cuales no son controladas por la SGP ni por las SPR: “desafortunadamente su comportamiento no resultó ser tan competitivo como se esperaba, y se han presentado diversos casos de competencia desleal que afectan el funcionamiento adecuado de los puertos”<sup>8</sup>. Ante el problema detectado, la SGP ha dictado algunas medidas para mejorar la competencia entre los operadores portuarios, y se diseñaron disposiciones más estrictas para el registro y renovación de las licencias para los operadores portuarios. Las SPR de Cartagena y Santa Marta fueron autorizadas por la SGP para desempeñarse como operadores portuarios.

## II. TRES ZONAS PORTUARIAS DEL CARIBE COLOMBIANO

### A. Santa Marta

Santa Marta cuenta con el mejor puerto natural de aguas profundas del país, pero tiene la desventaja de encontrarse rodeado por la ciudad y por terrenos con pendientes. El puerto está ubicado en el extremo noroccidental de la bahía de Santa Marta, sobre el

mar Caribe, enmarcado al norte por los cerros de San Martín y al occidente por el cerro Ancón y la ensenada de Taganguilla, lo que restringe sus posibilidades de expansión futura. Se comunica con el resto del país por las carreteras troncal del Magdalena Medio y troncal del Caribe, y, así mismo, es el único puerto sobre el Caribe colombiano que cuenta con servicio férreo, que lo interconecta con el interior andino, el valle del Magdalena y la zona minera del Cesar.

La SPR de Santa Marta fue establecida el 24 de febrero de 1993 con domicilio principal en la ciudad de Santa Marta y con una duración de 50 años. La SPR recibió en concesión el terminal marítimo de la ciudad de Santa Marta por un plazo de 20 años, contados a partir del 13 de diciembre de 1993 y cada vez podrá ser prorrogada la concesión por períodos de 20 años como máximo. El valor del contrato es por US\$18.191.336, de los cuales US\$11.001.478 corresponden al pago por utilización de línea de playa, bajamar y vigilancia ambiental y US\$7.189.858 al uso de la infraestructura de la liquidada Empresa Puertos de Colombia (Colpuertos)<sup>9</sup>.

La SPR de Santa Marta se compone de siete muelles, que sumados alcanzan una longitud de 1.055 metros, con un calado que varía entre 20 y 60 pies. En 1994 entró en operación un muelle que atiende buques *Roll-On Roll-Off* (Ro-Ro). La extensión es de 36 hectáreas, el área de bodegas de 15.336 m<sup>2</sup> y el área de patios de 75.538 m<sup>2</sup>. Cuenta con 20 silos y nueve entresilos, con una capacidad de almacenamiento de 32.000 toneladas, lo que la convierte en un terminal especializado en graneles. Además de los

muelles de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, la zona cuenta con los terminales de Ecopetrol-Pozos Colorados (muelle petrolero), C. I. Prodeco y *American Port Company* (muelles carboneros) (Cuadro 1).

El plan de expansión de la SP contempla la ampliación del terminal carbonero y la construcción de un terminal para cruceros. Por su parte, el Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta “recomienda como áreas

**Cuadro 1**  
**Terminales portuarios de comercio exterior en la zona de Santa Marta**

| Terminal                      | Especialidad portuaria        | Tipo de servicio    |
|-------------------------------|-------------------------------|---------------------|
| SPR Santa Marta               | Carga general - Granel sólido | Import./Exportación |
| C. I. Prodeco - Puerto Zúñiga | Granel sólido - Carbón        | Exportación         |
| American Port Co. - Drummond  | Granel sólido - Carbón        | Exportación         |
| Ecopetrol - Pozos Colorados   | Granel líquido - Petróleo     | Importación         |

Fuente: Superintendencia General de Puertos (SGP), *Situación portuaria en Colombia*, Bogotá, 1998, p. 20.

potenciales para consolidar a Santa Marta como ciudad portuaria a Puerto Zúñiga, El Boquerón y Bahía Concha, con un deslinde de 200 hectáreas” del Parque Nacional Tayrona, con el propósito de establecer un puerto multipropósitos en esa ciudad<sup>10</sup>. De otro lado, el Gobierno Nacional tiene contemplado financiar la construcción de la “vía alterna al puerto” o perimetral a la ciudad, para evitar la entrada al centro de Santa Marta de los camiones que se dirigen al muelle y deterioran la malla vial.

## B. Cartagena

La zona portuaria de Cartagena está ubicada sobre la bahía del mismo nombre. Los terminales ubicados en esta zona tienen comunicación con el interior del país por dos sistemas modales principales: el carretero

(carreteras troncal de Occidente y troncal del Caribe) y el fluvial, que comunica a la bahía de Cartagena con el río Magdalena, a través del canal del Dique. El canal presenta un calado que varía entre 6 y 6,5 pies, lo que permite la navegación de planchones y remolcadores, y representa para el río Magdalena el 85% de su carga (1.500.000 Ton./Año), constituida básicamente por carbón y derivados del petróleo<sup>11</sup>.

En Cartagena hay 54 muelles o embarcaderos (incluidos los astilleros), de los cuales cerca de 20 adelantan actividades de comercio exterior, entre ellos la SPR de Cartagena (Cuadro 2). Esta empresa fue establecida el 25 de junio de 1993, con domicilio principal en la ciudad de Cartagena y con un término de duración de 57 años (hasta el año 2050). El plazo de la concesión del Terminal Maríti-

Cuadro 2

**Muelles, embarcaderos y astilleros ubicados en Cartagena, 1999****Muelles de carga general**

1. Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC)
2. Muelles El Bosque S.A.
3. Contecar
4. H. A. Trading (Zona franca)

**Muelles de cabotaje**

5. Almagrán
6. Resenal
7. Almadelco
8. Transpetrol
9. Interoceánica
10. Naviera Costa Brava
11. Arrocería Nacional

**Muelles petroleros**

12. Móvil de Colombia
13. Codimóvil
14. Refinería de Ecopetrol
15. Ecopetrol-Néstor Pineda
16. Esso Colombiana Lubricantes
17. Esso Colombiana Combustible
18. Texaco

**Muelles productos químicos**

19. Petroquímica de Colombia
20. Dexton
21. S. P. Mamonal (Abocol)
22. Colterminales
23. Dow Química de Colombia
24. ColClinker (cemento y carbón)
25. Algranel
26. Álcalis de Colombia

**Muelles pesqueros**

27. C. I. Antillana
28. C. I. Océanos
29. Muelles Vikingos
30. Coapesca
31. Explopesca
32. Atunes de Colombia
33. Pescalti
34. Frigopesca

**Muelles de turismo**

35. Terminal de cruceros de la SPRC
36. Muelle de Edurbe
37. Muelle de los Pegasos
38. Marina Santa Cruz
39. Marina Todomar
40. Club de pesca
41. Club náutico
42. Marina el Bosque

**Astilleros**

43. Conastil
44. Astilleros Vikingos
45. Astillero Naval
46. Astilleros Cartagena
47. Ferrocem

**Otras actividades**

48. Base Naval
49. Muelle de Coremar-Remolcadores
50. Sipsa
51. Remolcar
52. Procemar
53. Malterías de Colombia
54. José Roberto Fuentes

Fuente: La República, "Especiales: Puertos de Cartagena", Santafé de Bogotá, diciembre 11, 1997, 3-D. Dilcia Correa, et al., Plan estratégico Cartagena siglo XXI – Línea estratégica de puerto integral, Documento de trabajo Universidad de Cartagena, Cartagena, 1997. SGP, *Situación portuaria en Colombia*, Bogotá, 1998.

mo de Manga fue inicialmente a 20 años y luego se amplió a 40 años, contados a partir del 13 de diciembre de 1993. El valor del contrato es de US\$13.994.852 a valor presente, de los cuales US\$4.850.434 corresponden a la utilización de la línea de playa, bajamar y vigilancia ambiental y US\$9.144.418 al uso de los activos de la liquidada Colpuertos<sup>12</sup>.

La SPR de Cartagena dispone para sus operaciones de 39 hectáreas, una longitud de muelle de 1.015 metros lineales y dos muelles en espigón de 180 metros, con un calado que fluctúa entre 27 y 43 pies, y capacidad para atender barcos de hasta 5.000 contenedores. Dispone de cinco bodegas con un área de 27.461 metros cuadrados, patios pavimen-

---

tados de 57.972 m<sup>2</sup> y otra área sin pavimentar de 37.210 m<sup>2</sup>. La SPR de Cartagena se ha convertido en el más dinámico terminal colombiano para el arribo de buques de cruce-ro de turismo.

El terminal de Manga está rodeado de áreas residenciales, lo que dificulta su expansión a futuro. El terminal de Cartagena presenta el problema de acceso, por lo que se tiene proyectado la construcción del denominado "Corredor de Carga".

Cartagena es la primera zona portuaria del país, por encima incluso de Buenaventura. Es importante no confundir entre zona portuaria y terminal: si se mide por toneladas, Cartagena es la zona portuaria de mayor movimiento del país, mientras que Buenaventura cuenta con el primer terminal marítimo.

El terminal marítimo de muelles de El Bosque comenzó a funcionar en junio de 1992 como el primer terminal marítimo colombiano de servicio público con inversión privada. Las tarifas de El Bosque sirvieron para que las nuevas SP establecieran las suyas<sup>13</sup>.

En junio de 1994, se inauguró en Cartagena (zona de Mamonal) la primera fase de un nuevo muelle de contenedores de la Flota Mercante Grancolombiana (Contecar), en el que se invirtieron \$6.100 millones. El terminal de Contecar fue asumido en un 25% por la firma Transportación Marítima Mexicana, luego de la alianza estratégica con la Flota Mercante Grancolombiana, que pasó a llamarse "Transportación Marítima Grancolombiana".

### C. Barranquilla

Los muelles de la SPR de Barranquilla están ubicados en la margen occidental del río Magdalena, a 22 kilómetros de su desembocadura (Bocas de Ceniza) en el mar Caribe. Los barcos entran por Bocas de Ceniza y deben tomar el canal de acceso fluvial para llegar hasta el muelle. En los 22 kilómetros del canal de acceso al puerto, se cuenta con importantes obras de infraestructura como los tajamares occidental y oriental, así como el dique direccional en Siape. La zona portuaria marítima y fluvial de Barranquilla se comunica por vía terrestre con el resto del país por las carreteras troncal del Caribe y de la Cordialidad, y a través de esta se conecta con la troncal de Occidente; por vía fluvial el servicio multimodal se presta a lo largo del río Magdalena por medio de barcasas o planchones, en distancias que cubren hasta 815 kilómetros, entre Barranquilla y Puerto Berrío. El calado del río Magdalena es de 10 pies entre Barranquilla-La Gloria y de 6,5 pies entre La Gloria-Barrancabermeja.

El terminal de la SPR de Barranquilla dispone de 103 hectáreas en total, de las cuales 52 se dedican a labores portuarias. El área de la Dársena Sur tiene una extensión de 500.000 m<sup>2</sup>, los patios para almacenaje 150.000 m<sup>2</sup>, de graneles líquidos 4.000 m<sup>2</sup>, bodegas 36.000 m<sup>2</sup>, vías de acceso 130.000 m<sup>2</sup> y la plataforma del muelle marítimo 12.000 m<sup>2</sup>. La capacidad del terminal es de 2.817.445 Ton./Año, y se podría optimizar a 3.576.544 Ton./Año. La SPR de Barranquilla presenta por lo menos tres desventajas con respecto a los terminales de Santa Marta y Cartagena: la escasa profundidad del canal de acceso (30 pies de calado fren-

te a 38 pies en Cartagena y más de 40 pies en Santa Marta), la especialización de Cartagena en el manejo de contenedores y la conexión intermodal férrea de Santa Marta con el interior del país<sup>14</sup>.

En Barranquilla, además de los muelles de la SPR, están ubicados los de Monómeros Colombo-Venezolanos, Cementos del Caribe, Inversiones Sredni, Colterminales, Zona Franca, Carbonera Milpa y Atlantic Coal de Colombia (Cuadro 3).

En la SPR de Barranquilla se maneja carga de contenedores, granel seco, suelto, sólido y líquido. El puerto consta de seis muelles de 1.058 metros de longitud con un calado de 30 pies, y un muelle fluvial marginal de 550 metros localizados en la Dársena Sur, con un calado de 12 pies. La longitud de los muelles ubicados en las tres ciudades costeñas es en promedio de 1.100 metros, similar a los de Ponce, en Puerto Rico (1.000 metros) y Aruba (1.440), e inferior a los de Curazao y La Guaira (2.500 metros)<sup>15</sup>.

**Cuadro 3**  
**Muelles, embarcaderos y astilleros ubicados en Barranquilla, 1999**

**Muelles de carga general**

1. Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla (SPRB)

**Muelles de cabotaje**

2. Inversiones García
3. Postobón
4. Quintal
5. Sredni - Siderúrgica del Norte
6. Agromar
7. Cormagdalena

**Muelles cementeros**

8. Cementos Caribe - Principal (cemento, carbón)
9. Cementos Caribe - 2

**Muelles productos químicos**

10. Monómeros - Principal
11. Monómeros - 2
12. Monómeros - 3
13. Unión Carbide-Shell
14. Colterminales - Gracetales

**Muelles carboneros**

15. Atlantic Coal - SPRB
16. Carbomilpa

**Muelles pesqueros**

17. El proveedor
18. El propio pargo
19. Donde Marcelo
20. Contra viento y marea
21. El nuevo tambo

**Marinas**

22. Corporación Club de Pesca
23. Yatch Club de Barranquilla

**Astilleros**

24. Club de Pesca - Puerto Veranillo
25. Las Flores
26. Imsa Andina
27. Naviera Fluvial Colombiana
28. La Loma
29. Astilleros Magdalena
30. Costa Norte
31. Astilleros Charry
32. Renaval
33. Setecnaval

**Otras actividades**

34. Servilancha
35. Aquamar
36. Obras Bocas de Ceniza - Cormagdalena

Fuente: SGP, *Situación portuaria en Colombia*, Bogotá, 1998, p. 16.

En la zona portuaria de Barranquilla las obras proyectadas de mayor envergadura son un puerto de aguas profundas en la margen occidental de Bocas de Ceniza, la construcción de la "Avenida del Río", la profundización del canal de acceso a los terminales portuarios de Barranquilla hasta los 40 pies y la entrega en concesión del mantenimiento y profundización del canal entre Bocas de Ceniza y el kilómetro 22, aguas arriba. La inversión en las obras del canal de acceso de 40 pies de profundidad se estima en 40 millones de dólares<sup>16</sup>.

En 1998 el sistema portuario colombiano contaba con 122 instalaciones: cinco SPR (Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco), nueve SP de servicio público, siete SP privadas de servicio privado, 44 muelles homologados, 10 muelles de cabotaje para embarcaciones menores y 47 embarcaderos con "otras facilidades portuarias"<sup>17</sup>.

#### **IV. COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO DE CRUCEROS**

##### **A. Comercio exterior por los puertos colombianos, 1990-1999**

En esta sección se analiza la evolución del comercio exterior que se desarrolla a través de los puertos colombianos, por representar el volumen más significativo de la actividad portuaria. Por el contrario, el tráfico de cabotaje representó apenas el 4,5% de la carga total movilizada por el sistema portuario colombiano entre 1994 y 1998<sup>18</sup>.

El comercio exterior movilizado en 1990 por las cuatro principales SPR de Colombia (Bue-

naventura, Santa Marta, Cartagena y Barranquilla) fue de 5.500.000 Ton., y 10 años después (1999) esta cifra se duplicó al llegar a 10.600.000 toneladas (Cuadro 4). La tasa de crecimiento más alta se presentó en el período 1991-1992 con el 52,5% y la caída más dramática entre 1998 y 1999 (-10%), como consecuencia de la crisis económica que vivió el país desde 1998.

De las cuatro SPR, Buenaventura es, de lejos, el puerto de mayor movimiento en el comercio exterior, si se mide en volumen. Así, en 1992 los tres puertos del Caribe movilizaron en conjunto el 42% del comercio exterior colombiano que salió por vía marítima, mientras sólo Buenaventura participó con el 58%. La participación de los puertos del Caribe aumentó un poco en los años subsiguientes hasta 1996, cuando llegaron a movilizar el 54% de la carga.

En promedio, durante los 10 años de estudio (1990-1999) los tres puertos de la región Caribe participaron con el 48% de la carga de comercio exterior. La participación de Buenaventura decreció levemente al pasar del 58% en 1990 al 53% diez años después (Gráfico 1).

Si se mide por tonelada, de las tres SPR de la costa Caribe, la de Santa Marta fue la que más participó en el movimiento de comercio exterior en 1999 (2.500.000 Ton.), seguida en su orden por Barranquilla (1.400.000 Ton.) y Cartagena (1.037.000 Ton.), frente a 5.630.000 toneladas movilizadas por Buenaventura. En el período completo 1990-1999, la carga movilizada por Barranquilla se triplicó (creció en promedio 23% anual en

**Cuadro 4**  
**Comercio exterior por cuatro puertos colombianos, 1990-1999**  
(Toneladas)

| Años | Barranquilla |           |             | Cartagena   |           |             |  |
|------|--------------|-----------|-------------|-------------|-----------|-------------|--|
|      | (M)          | (X)       | Total       | (M)         | (X)       | Total       |  |
| 1990 | 352.382,0    | 70.772,0  | 423.154,0   | 447.761,0   | 459.916,0 | 907.677,0   |  |
| 1991 | 287.387,0    | 184.665,0 | 472.052,0   | 483.949,0   | 461.902,0 | 945.851,0   |  |
| 1992 | 628.935,0    | 276.074,0 | 905.009,0   | 690.039,0   | 550.098,0 | 1.240.137,0 |  |
| 1993 | 673.963,0    | 46.567,0  | 720.530,0   | 663.239,0   | 469.151,0 | 1.132.390,0 |  |
| 1994 | 987.554,0    | 49.132,0  | 1.036.686,0 | 850.853,0   | 470.751,0 | 1.321.604,0 |  |
| 1995 | 880.225,0    | 49.901,0  | 930.126,0   | 790.033,0   | 415.998,0 | 1.206.031,0 |  |
| 1996 | 1.045.322,0  | 128.072,0 | 1.173.394,0 | 943.392,0   | 580.161,0 | 1.523.553,0 |  |
| 1997 | 1.209.195,0  | 117.304,0 | 1.326.499,0 | 1.027.314,0 | 437.899,0 | 1.465.213,0 |  |
| 1998 | 1.282.503,0  | 142.097,0 | 1.424.600,0 | 829.859,0   | 356.211,0 | 1.186.070,0 |  |
| 1999 | 1.180.499,0  | 215.661,0 | 1.396.160,0 | 635.515,0   | 401.930,0 | 1.037.445,0 |  |

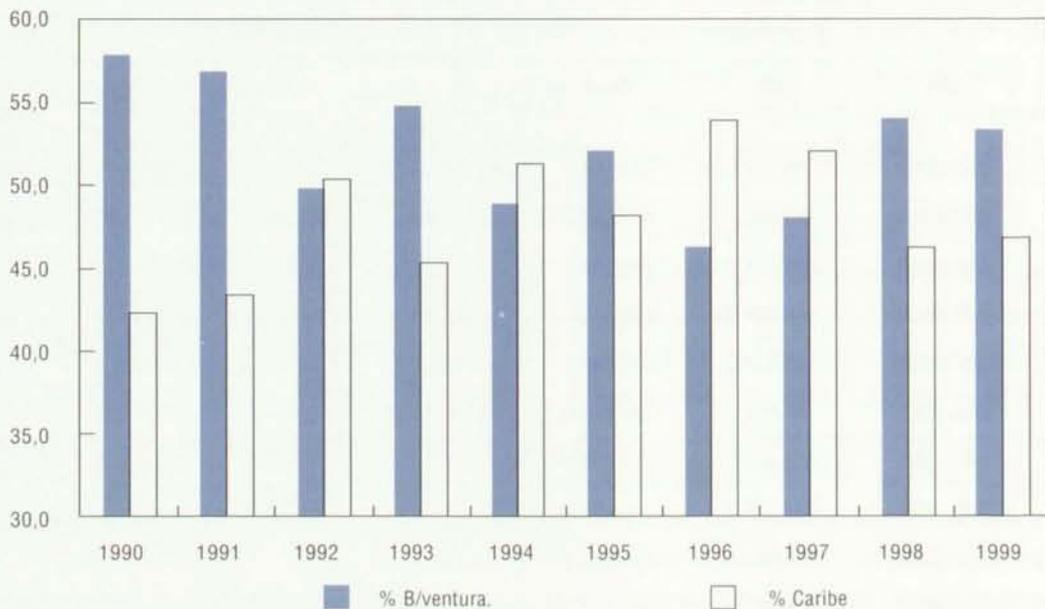
| Años | Santa Marta |             |             | Buenaventura |             |             | Total nacional |
|------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|----------------|
|      | (M)         | (X)         | Total       | (M)          | (X)         | Total       |                |
| 1990 | 399.085,0   | 594.857,0   | 993.942,0   | 2.028.914,0  | 1.147.528,0 | 3.176.442,0 | 5.501.215,0    |
| 1991 | 386.569,0   | 472.638,0   | 859.207,0   | 1.821.804,0  | 1.164.032,0 | 2.985.836,0 | 5.262.946,0    |
| 1992 | 680.411,0   | 1.213.532,0 | 1.893.943,0 | 2.492.679,0  | 1.493.948,0 | 3.986.627,0 | 8.025.716,0    |
| 1993 | 741.298,0   | 1.010.681,0 | 1.751.979,0 | 2.832.209,0  | 1.522.358,0 | 4.354.567,0 | 7.959.466,0    |
| 1994 | 924.431,0   | 1.219.972,0 | 2.144.403,0 | 2.990.444,0  | 1.301.350,0 | 4.291.794,0 | 8.794.487,0    |
| 1995 | 963.780,0   | 1.413.369,0 | 2.377.149,0 | 3.314.662,0  | 1.561.189,0 | 4.875.851,0 | 9.389.157,0    |
| 1996 | 1.234.778,0 | 1.917.855,0 | 3.152.633,0 | 3.573.632,0  | 1.435.341,0 | 5.008.973,0 | 10.858.553,0   |
| 1997 | 1.246.261,0 | 1.781.268,0 | 3.027.529,0 | 3.902.359,0  | 1.468.806,0 | 5.371.165,0 | 11.190.406,0   |
| 1998 | 1.158.317,0 | 1.660.243,0 | 2.818.560,0 | 4.722.662,0  | 1.601.368,0 | 6.324.030,0 | 11.753.260,0   |
| 1999 | 1.050.359,0 | 1.473.412,0 | 2.523.771,0 | 3.956.995,0  | 1.674.305,0 | 5.631.300,0 | 10.588.676,0   |

(M) = Importaciones.

(X) = Exportaciones.

Fuente: Israel Fainboim, *Op. Cit.*, pp. 35-39; SGP, *Anuario*, 1999, Bogotá.

Gráfico 1  
**Participación de Buenaventura y los tres puertos del Caribe  
 en el volumen de comercio exterior, 1990-1999**  
 (Porcentaje)



Fuente: Superintendencia General de Puertos (SGP); 1999.

los 10 años), Santa Marta creció 1,5 veces (15% promedio anual), Buenaventura 7,7% y Cartagena 1,4% promedio anual.

Durante 1996 arribaron a las cinco SPR 4.158 naves (Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco), siendo Buenaventura el puerto de mayor movimiento durante ese año, seguido de cerca por el terminal de Cartagena (Cuadro 5). Las tres SPR del Caribe recibieron durante ese año el 67% de los buques arribados a Colombia. En 1997 el incremento de buques recibidos en las SPR fue del 15%, presentándose los mayores crecimientos en Santa Marta y Barranquilla. Al año siguiente (1998) los efectos del estanca-

miento económico se empezaron a sentir en la actividad portuaria colombiana, toda vez que el número de naves arribadas creció apenas un 6%, presentándose los menores incrementos en Barranquilla y Santa Marta. Entre 1998 y 1999 el número de naves arribadas a las cinco SPR cayó en 1.023, esto es, un 20% de decrecimiento en promedio. Sólo Cartagena tuvo un crecimiento positivo (11%). En 1999 se perdió el crecimiento de los dos años anteriores, hasta el punto que el número de arribos fue inferior en 109 naves al de 1996.

El movimiento portuario también puede medirse a partir del tráfico de contenedo-

**Cuadro 5**  
**Naves arribadas a las sociedades portuarias regionales**  
 (1996-1999)

|              | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  |
|--------------|-------|-------|-------|-------|
| Cartagena    | 1.276 | 1.426 | 1.568 | 1.740 |
| Buenaventura | 1.302 | 1.343 | 1.469 | 806   |
| Santa Marta  | 771   | 1.000 | 1.027 | 800   |
| Barranquilla | 742   | 918   | 920   | 643   |
| Tumaco       | 67    | 82    | 88    | 60    |
| Total        | 4.158 | 4.769 | 5.072 | 4.049 |

Fuente: SGP, *Anuario*, 1999, Bogotá.

res, ya sea por unidades o por toneladas (Cuadro 6). En 1995 se movilizaron por los puertos colombianos 241.423 contenedores (59% de estos por los terminales de la costa Caribe) y cuatro años más tarde el número de contenedores llegó a 507.860 (67% por los muelles del Caribe).

Entre 1995 y 1999 se presentó un crecimiento promedio del tráfico de contenedores del 28% anual, y para todos los años Cartagena y Buenaventura siempre fueron las SP de mayor movimiento. Así, por ejemplo, en 1999 la SPR de Cartagena movilizó cerca de 30.000 contenedores más que Buenaventura, 3,6 veces más que Barranquilla y 5 veces más que Santa Marta, lo que la convierte en el primer terminal de contenedores del país. Para todos los años del estudio, la zona portuaria de Cartagena generó un mayor movimiento de contenedores que las de Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta.

El Plan de Desarrollo de la SPR de Cartagena fijó como meta para la capacidad del puerto

el manejo de más de un millón de contenedores/año<sup>19</sup>. El análisis por toneladas es muy similar al realizado a partir de unidades de contenedores: Cartagena y Buenaventura ocupan los primeros lugares, se presenta un crecimiento promedio anual del 27,5% y los terminales de la costa Caribe participan con el 66% del mercado (Gráfico 2).

Si el análisis se hace por zona portuaria, Cartagena dispone de 18 muelles por donde se moviliza mercancía de comercio exterior, Barranquilla de ocho muelles y Santa Marta de cuatro. En 1995 Cartagena era la zona portuaria en la costa Caribe de mayor movilización de comercio exterior (exportaciones más importaciones), seguida de Santa Marta y luego Barranquilla. Para ese año, Cartagena movilizaba un 22% más de carga que Santa Marta y un 61% más que Barranquilla.

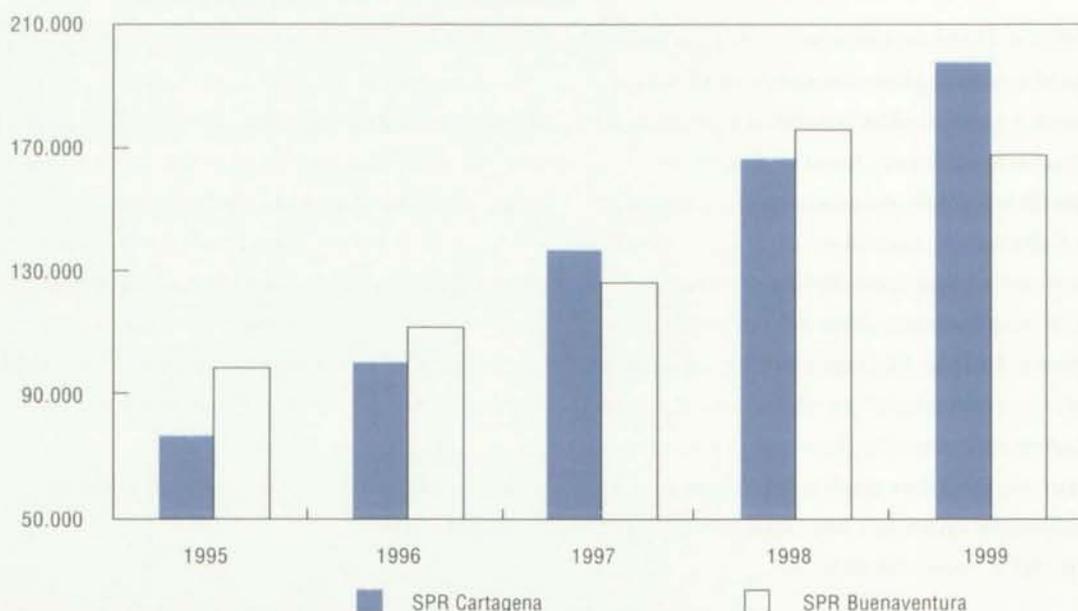
En 1996, el movimiento por Cartagena y Santa Marta prácticamente se igualó en 11 millones de toneladas cada una, mientras en

**Cuadro 6**  
**Tráfico de contenedores en Colombia, 1995-1999**  
(Unidades)

| Puerto                  | 1995             | 1996             | 1997             | 1998             | 1999             |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| SPR Cartagena           | 76.842,0         | 100.804,0        | 137.701,0        | 166.544,0        | 198.445,0        |
| SPR Buenaventura        | 99.212,0         | 112.735,0        | 127.172,0        | 176.357,0        | 168.489,0        |
| SPR Barranquilla        | 17.416,0         | 24.150,0         | 31.674,0         | 44.783,0         | 54.447,0         |
| SPR Santa Marta         | 4.411,0          | 4.874,0          | 4.006,0          | 17.945,0         | 39.800,0         |
| SP Muelles El Bosque    | 25.179,0         | 22.387,0         | 28.710,0         | 43.750,0         | 38.433,0         |
| Terminal de Contecar    | 18.173,0         | 19.599,0         | 11.658,0         | 12.204,0         | 4.264,0          |
| San Andrés Isla         |                  |                  | 0,0              | 0,0              | 3.382,0          |
| Carbocol Intercor       | 190,0            | 195,0            | 357,0            | 301,0            | 403,0            |
| Compañía Puerto Mamonal |                  | 8,0              | 20,0             | 41,0             | 94,0             |
| Fondo Rotatorio         |                  |                  | 4,0              | 20,0             | 92,0             |
| Zona Franca Cartagena   | 1.085,0          | 566,0            | 308,0            | 7,0              | 11,0             |
| <b>Total</b>            | <b>241.423,0</b> | <b>284.744,0</b> | <b>341.302,0</b> | <b>461.945,0</b> | <b>507.860,0</b> |

Fuente: SGP, *Anuario*, 1999, Bogotá.

**Gráfico 2**  
**Evolución del tráfico de contenedores en Cartagena y Buenaventura, 1995-1999**  
(Unidades)



Fuente: Cuadro 6.

Barranquilla el movimiento fue de tres millones de toneladas. A partir de 1997, las exportaciones de carbón convirtieron a Santa Marta en la zona portuaria de mayor movimiento dentro del corredor urbano en estudio, por encima de Cartagena y Barranquilla.

En el año 1998 el movimiento de comercio exterior por la zona portuaria de Cartagena cayó en 3,5%, pero al año siguiente logró recuperarse y tener una tasa de crecimiento del 11%. Por el contrario, durante 1999 las zonas portuarias de Santa Marta, Barranquilla

y Buenaventura presentaron unas tasas de decrecimiento del 12,8%, 1,6% y 11,2%, respectivamente.

Durante el período 1995-1999, el 96% de las exportaciones y el 63% de las importaciones colombianas se movilizaron por sus terminales del Caribe. Estas cifras dejan en claro que los mayores volúmenes del comercio exterior de Colombia se movilizaron por los puertos ubicados en la región Caribe, frente a una pequeña participación de los puertos sobre el Pacífico (Cuadro 7).

**Cuadro 7**  
**Exportaciones e importaciones**  
**por zonas portuarias del Caribe y del Pacífico, 1995-1999**  
(Toneladas)

| Zonas portuarias     | 1995       | 1996       | 1997       | 1998       | 1999       | 1995-1999   | %     |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------|
| <b>Exportaciones</b> |            |            |            |            |            |             |       |
| Del Caribe           | 40.187.079 | 50.514.763 | 50.930.668 | 58.249.280 | 63.605.591 | 263.487.380 | 96,8  |
| Del Pacífico         | 1.570.707  | 2.400.867  | 2.554.616  | 2.608.964  | 2.471.339  | 11.606.494  | 4,2   |
| Total                | 41.757.786 | 52.915.630 | 53.485.284 | 60.858.244 | 66.076.930 | 275.093.874 | 100,0 |
| <b>Importaciones</b> |            |            |            |            |            |             |       |
| Del Caribe           | 6.993.066  | 7.573.162  | 8.294.561  | 8.052.633  | 6.845.909  | 37.759.331  | 63,3  |
| Del Pacífico         | 3.724.190  | 4.206.958  | 4.391.847  | 5.207.670  | 4.370.899  | 21.901.564  | 36,7  |
| Total                | 10.717.256 | 11.780.120 | 12.686.408 | 13.260.303 | 11.216.808 | 59.660.895  | 100,0 |

Fuente: SGP, y cálculos del autor.

Entre 1996 y 1998 el puerto de Santa Marta se erigió como la sociedad portuaria regional más exportadora del país. Así, en 1996 se exportaron por ese puerto 1.918.000 Ton., seguido de Buenaventura con 1.435.000 Ton.

Igual situación se presentó en los años 1997 y 1998, pero ya para 1999 el puerto de Buenaventura superó en 200.000 Ton. las exportaciones realizadas a través de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, como consecuen-

---

---

cia de la caída de las exportaciones de carbón por este último puerto. Las exportaciones por las SP de Cartagena y Barranquilla fueron significativamente inferiores a las realizadas por Santa Marta y Buenaventura.

En el período 1995-1999 las SP de mayor movimiento exportador en las tres ciudades fueron los puertos carboneros, petroleros y cementeros (Cuadro 8). Por el contrario, las importaciones se adelantaron mayoritariamente por otros muelles como las tres SPR, Monómeros Colombo-Venezolanos y Petroquímica, además de Ecopetrol (Cuadro 9). Por la zona portuaria de Barranquilla, el muelle de Cementos del Caribe fue el de mayor volumen exportador durante el período completo 1995-1999, seguido de *Atlantic Coal* de Colombia (1995-1996) y la SPR (1997-1999).

En Cartagena los muelles más exportadores durante los cinco años fueron Ecopetrol y ColClinker, mientras que en Santa Marta figura la SPR (1995), desplazada a partir de 1996 por los muelles carboneros de Drummond y Prodeco. Si el análisis de la actividad portuaria se mide por el volumen de las importaciones, se encuentra que en Barranquilla los muelles más dinámicos han sido la SPR y la empresa Monómeros Colombo-Venezolanos; en Cartagena la SPR y Petroquímica, y en Santa Marta Ecopetrol y SPR.

## B. Turismo de cruceros

La llegada de cruceros de turismo al puerto de Cartagena se remonta a unos 25 años, pero apenas en 1994 se identificó esta activi-

dad como un negocio rentable para la SPR de Cartagena. El turismo de cruceros genera en la ciudad tres tipos de actividades económicas:

1. Las demandas del buque, tal como la contratación de una agencia marítima, demanda de pilotos para entrar el barco a la bahía, remolcadores, amarre en los muelles, suministro de combustible y agua, evacuación de desechos, pintura antioxidante para el buque y otras labores de mantenimiento;
2. Los tripulantes (en promedio, unos mil por nave) demandan actividades diferentes a los turistas, se transportan en vehículos por separado, visitan sitios de diversión y adquieren artesanías para vender en otros puertos;
3. Los pasajeros de los cruceros se dividen en tres grupos: aproximadamente el 60% contrata el *city-tour* por anticipado, el 30% hace el recorrido por la ciudad en forma independiente y el 10% restante no se baja del buque. Los tres componentes (buques, tripulantes y pasajeros), aportan cantidades significativas a la SPR, así como a transportadores, guías, joyeros, artesanos y otras personas vinculadas a la actividad de cruceros<sup>20</sup>.

Al utilizar los promedios de desembolsos por pasajero en Cartagena, se estimó para 1995 que la contribución económica directa de los cruceros fluctuó entre US\$8 y US\$17 millones<sup>21</sup>. Para 1999 los ingresos por turismo de crucero en Cartagena se estimaron en US\$18.000.000, que resulta de multiplicar

Cuadro 8

## Evolución de las exportaciones por zonas portuarias y sociedades portuarias, 1995-1999

(Toneladas)

| Zonas y sociedades portuarias               | 1995                 | 1996                 | 1997                 | 1998                 | 1999                 |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| <b>Barranquilla</b>                         |                      |                      |                      |                      |                      |
| SPR Barranquilla                            | 49.901,00            | 128.073,00           | 117.304,00           | 142.097,00           | 215.661,00           |
| Sociedad Cementos del Caribe                | 847.934,00           | 560.653,00           | 823.323,00           | 958.068,00           | 957.099,49           |
| Sociedad Monómeros Colombo-Venezolanos      | 10.250,00            | 50.507,00            | 24.835,00            | 31.590,00            | 4.500,00             |
| Compañía Colombiana de Terminales           | 6.209,00             | 8.180,00             | 17.555,00            | 24.563,00            | 21.152,24            |
| Inmobiliaria Sredni (Inversiones Sredni)    | 5.298,00             |                      |                      |                      | 0,00                 |
| Atlantic Coal de Colombia                   | 277.423,00           | 251.093,00           | 714,00               | 46.717,05            | 85.822,54            |
| Carbonera Milpa                             | 68.155,00            | 26.847,00            | 22.439,00            |                      | 0,00                 |
| Zona Franca Industrial y Comercial          |                      | 88.503,00            |                      |                      | 13.522,79            |
| <b>Total</b>                                | <b>1.265.170,00</b>  | <b>1.113.856,00</b>  | <b>1.006.170,00</b>  | <b>1.203.035,05</b>  | <b>1.297.758,06</b>  |
| <b>Buenaventura</b>                         |                      |                      |                      |                      |                      |
| SPR Buenaventura                            | 1.561.190,00         | 1.435.341,00         | 1.468.806,00         | 1.601.368,20         | 1.674.305,35         |
| Fondo Rotatorio de la Armada - Muelle 13    | 9.517,00             |                      |                      |                      | 0,00                 |
| <b>Total</b>                                | <b>1.570.707,00</b>  | <b>1.435.341,00</b>  | <b>1.468.806,00</b>  | <b>1.601.368,20</b>  | <b>1.674.305,35</b>  |
| <b>Cartagena</b>                            |                      |                      |                      |                      |                      |
| Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol) | 3.002.333,00         | 5.391.451,00         | 3.652.818,00         | 3.619.254,00         | 4.776.436,57         |
| Compañía Colombiana de Clinker (Colclinker) | 1.391.995,00         | 1.724.806,00         | 1.718.184,00         | 1.814.216,00         | 1.954.230,00         |
| SPR Cartagena                               | 415.999,00           | 580.161,00           | 437.899,00           | 356.211,47           | 401.929,96           |
| Terminal Marítimo Muelles El Bosque         | 50.033,00            | 165.455,00           | 100.593,00           | 170.441,00           | 261.153,00           |
| Maletías de Colombia S.A. (Bavaria)         | 12.158,00            | 8.467,00             | 14.647,00            | 23.592,38            | 10.514,10            |
| Sociedad Portuaria Mamonal                  | 15.206,00            | 23.553,00            | 16.448,00            | 9.900,00             | 7.115,00             |
| Tnal. de contenedores de C/gena. (Contecar) | 65.963,00            | 93.665,00            | 50.021,00            | 20.573,82            | 57.316,00            |
| Algranel S.A.                               |                      | 2.699,00             |                      |                      | 0,00                 |
| Atunes de Colombia                          | 880,00               | 19.690,00            | 26.142,00            |                      | 1.911,07             |
| Soc. Ind. de Productos Siderúrgicos - Sipsa | 76.673,00            | 5.624,00             |                      |                      | 0,00                 |
| Zona Franca de Bienes y Servicios           | 3.463,00             | 8.323,00             | 2.982,00             |                      | 0,00                 |
| Puerto Mamonal                              |                      |                      | 218,00               | 636,00               | 2.020,00             |
| <b>Total</b>                                | <b>5.034.703,00</b>  | <b>8.023.894,00</b>  | <b>6.019.952,00</b>  | <b>6.014.824,67</b>  | <b>7.472.625,70</b>  |
| <b>Santa Marta</b>                          |                      |                      |                      |                      |                      |
| American Port Company (Drummond)            | 965.441,00           | 4.014.275,00         | 5.055.579,00         | 6.455.132,00         | 6.754.400,31         |
| C. I. Prodeco S.A.                          | 1.405.400,00         | 2.731.546,00         | 3.900.542,00         | 2.917.741,00         | 1.813.066,85         |
| SPR Santa Marta                             | 1.413.369,00         | 1.917.856,00         | 1.781.268,00         | 1.660.242,55         | 1.473.411,93         |
| <b>Total</b>                                | <b>3.784.210,00</b>  | <b>8.663.677,00</b>  | <b>10.737.389,00</b> | <b>11.033.115,55</b> | <b>10.040.879,09</b> |
| <b>Otras zonas portuarias</b>               | <b>30.102.996,00</b> | <b>33.678.862,00</b> | <b>34.252.967,00</b> | <b>41.005.900,42</b> | <b>45.591.361,50</b> |
| <b>Total nacional</b>                       | <b>41.757.786,00</b> | <b>52.915.630,00</b> | <b>53.485.284,00</b> | <b>60.858.243,89</b> | <b>66.076.929,70</b> |

Fuente: SGP, Anuario, 1999, Bogotá

Cuadro 9

**Evolución de las importaciones por zonas portuarias y sociedades portuarias, 1995-1999**  
(Toneladas)

| Zonas y sociedades portuarias               | 1995                 | 1996                 | 1997                 | 1998                 | 1999                 |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| <b>Barranquilla</b>                         |                      |                      |                      |                      |                      |
| SPR Barranquilla                            | 880.225,00           | 1.045.322,00         | 1.209.195,00         | 1.282.503,00         | 1.180.499,00         |
| Sociedad Cementos del Caribe                | 95.641,00            | 149.818,00           | 195.601,00           | 148.116,00           | 160.118,00           |
| Sociedad Monómeros Colombo-Venezolanos      | 529.624,00           | 590.146,00           | 621.641,00           | 733.484,30           | 697.430,00           |
| Compañía Colombiana de Terminales           | 110.787,00           | 124.007,00           | 120.596,00           | 151.448,00           | 124.813,00           |
| Inmobiliaria Sredni (Inversiones Sredni)    | 122.642,00           | 116.245,00           | 127.931,00           | 95.974,51            | 95.865,08            |
| Carbonera Milpa                             | 3.016,00             | 418,00               | 21,00                |                      | 0,00                 |
| Zona Franca Industrial y Comercial          | 35.741,00            | 35.719,00            | 41.695,00            | 31.694,22            | 32.622,20            |
| <b>Total</b>                                | <b>1.777.676,00</b>  | <b>2.061.675,00</b>  | <b>2.316.680,00</b>  | <b>2.443.220,03</b>  | <b>2.291.347,28</b>  |
| <b>Buenaventura</b>                         |                      |                      |                      |                      |                      |
| SPR Buenaventura                            | 3.314.663,00         | 3.753.632,00         | 3.902.359,00         | 4.722.662,16         | 3.956.995,47         |
| Fondo Rotatorio de la Armada - Muelle 13    | 409.527,00           | 453.326,00           | 489.488,00           | 485.008,19           | 413.903,61           |
| <b>Total</b>                                | <b>3.724.190,00</b>  | <b>4.206.958,00</b>  | <b>4.391.847,00</b>  | <b>5.207.670,35</b>  | <b>4.370.899,08</b>  |
| <b>Cartagena</b>                            |                      |                      |                      |                      |                      |
| Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol) | 272.238,00           | 315.092,00           | 347.969,00           | 117.885,00           | 310.954,00           |
| Compañía Colombiana de Clinker (Colclinker) | 113.568,00           | 111.144,00           | 109.625,00           | 178.138,00           | 115.638,26           |
| SPR Cartagena                               | 790.034,00           | 943.392,00           | 1.027.314,00         | 829.858,98           | 635.515,44           |
| Terminal Marítimo Muelles El Bosque         | 261.170,00           | 274.500,00           | 211.702,00           | 272.298,00           | 196.664,00           |
| Petroquímica Colombiana                     | 320.150,00           | 360.387,00           | 363.111,00           | 384.660,35           | 360.437,58           |
| Malterías de Colombia S.A. (Bavaria)        | 234.899,00           | 263.491,00           | 164.646,00           | 176.815,70           | 111.340,72           |
| Sociedad Portuaria Mamonal                  | 129.961,00           | 160.134,00           | 170.459,00           | 196.859,00           | 169.352,53           |
| Móvil de Colombia                           | 69.162,00            | 82.924,00            | 79.217,00            | 52.780,03            | 16.037,68            |
| Tnal. de contenedores de C/gena. (Contecar) | 156.339,00           | 233.481,00           | 154.795,00           | 163.719,89           | 32.989,00            |
| Texas Petroleum Company                     | 19.342,00            | 30.199,00            | 34.473,00            | 34.735,11            | 19.587,81            |
| Esso Colombian Limited                      |                      | 15.824,00            | 15.592,00            | 15.410,00            | 13.974,87            |
| Dow Química de Colombia                     | 56.979,00            | 69.177,00            | 82.103,00            | 70.428,00            | 68.970,00            |
| Dexton S.A.                                 | 29.003,00            | 29.145,00            | 31.389,00            | 31.693,00            | 32.692,00            |
| Algranel S.A.                               | 25.179,00            | 41.240,00            | 56.957,00            | 45.981,61            | 54.303,59            |
| Soc. Ind. de Produc. Siderúrgicos - Sipsa   | 77.885,00            | 19.279,00            | 50.432,00            | 34.734,00            | 0,00                 |
| Cía. C/biana. de Terminales (Colterminales) | 23.853,00            | 16.827,00            | 23.298,00            | 18.816,00            | 37.946,00            |
| Zona Franca de Bienes y Servicios           | 31.037,00            | 25.642,00            | 18.028,00            | 6.764,52             | 2.103,00             |
| Puerto Mamonal                              |                      |                      | 46.320,00            | 50.363,50            | 7.534,20             |
| <b>Total</b>                                | <b>2.610.799,00</b>  | <b>2.991.878,00</b>  | <b>2.987.430,00</b>  | <b>2.681.940,69</b>  | <b>2.186.040,68</b>  |
| <b>Santa Marta</b>                          |                      |                      |                      |                      |                      |
| SPR Santa Marta                             | 963.780,00           | 1.234.778,00         | 1.246.261,00         | 1.158.316,87         | 1.050.359,22         |
| Emp. Colombiana de Petróleos (Ecopetrol)    | 1.240.000,00         | 954.360,00           | 1.276.358,00         | 1.215.513,00         | 605.178,00           |
| <b>Total</b>                                | <b>2.203.780,00</b>  | <b>2.189.138,00</b>  | <b>2.522.619,00</b>  | <b>2.373.829,87</b>  | <b>1.655.537,22</b>  |
| <b>Otras zonas portuarias</b>               | <b>400.811,00</b>    | <b>330.471,00</b>    | <b>467.832,00</b>    | <b>553.642,55</b>    | <b>712.983,74</b>    |
| <b>Total nacional</b>                       | <b>10.717.256,00</b> | <b>11.780.120,00</b> | <b>12.686.408,00</b> | <b>13.260.303,49</b> | <b>11.216.808,00</b> |

Fuente: SGP, Anuario, 1999, Bogotá.

el consumo promedio de cada pasajero (US\$ 100) por el número de turistas llegados al terminal de cruceros (178.586 pasajeros). En realidad, estos US\$100 representan el promedio gastado no sólo por los turistas, sino también para el mantenimiento del buque y por los tripulantes.

En 1995 el número de recaladas (39) y de pasajeros (33.854), fueron significativamente inferiores a las cifras presentadas al año siguiente, cuando se presentaron incrementos del 172% y 162%, respectivamente. La tasa de crecimiento del número de pasajeros empezó a ser más pequeña a partir de 1996, hasta llegar a un leve incremento del 5% en 1999. En el período completo (1995-1999) el número de pasajeros fue creciente, presentando una variación promedio anual del 107% (Cuadro 10 y Gráfico 3).

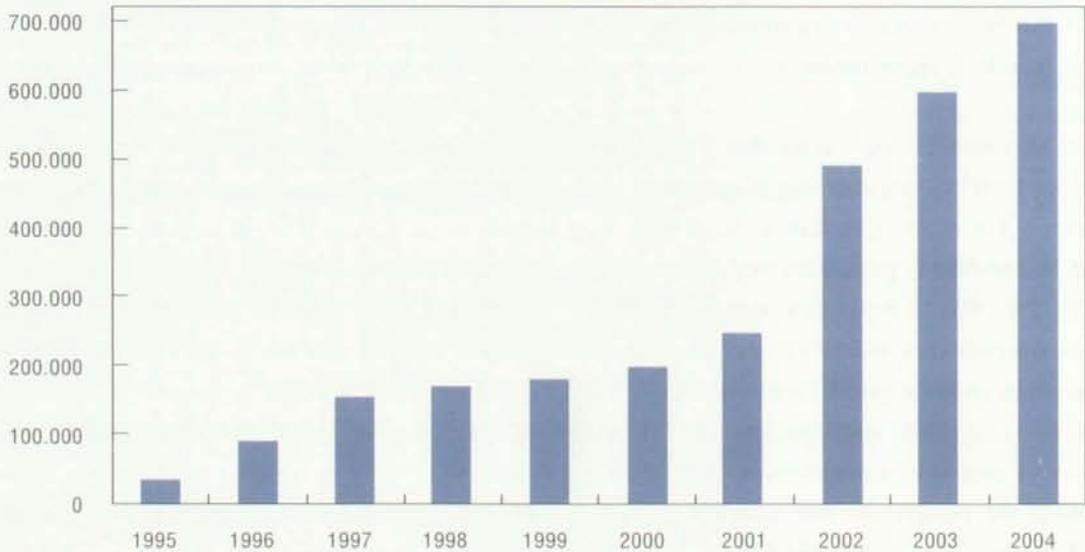
Todas las proyecciones indican que el mercado mundial del turismo de crucero seguirá creciendo y el Caribe se consolida como su principal destino. Por lo anterior, la SPR de Cartagena ha venido promocionando la ciudad como destino turístico ante las grandes líneas de cruceros que controlan los itinerarios del Caribe y está en la búsqueda de nuevos destinos en el Caribe Occidental y Oriental, que hagan posible un mayor número de escalas en el puerto local. Por lo anterior, la SPR de Cartagena ha venido trabajando conjuntamente con la de Santa Marta, para promocionar esta ciudad como destino de cruceros. De hecho, Santa Marta quedó incluida en la ruta de cruceros de la firma inglesa Thomson Holidays, para la temporada de invierno 2000-2001.

**Cuadro 10**  
**Evolución y proyecciones del número de pasajeros**  
**y recalada de naves llegadas al terminal de cruceros de Cartagena**  
(1995-1999)

| Año  | Recaladas | Variación (%) | Pasajeros | Variación (%) |
|------|-----------|---------------|-----------|---------------|
| 1995 | 39        |               | 33.854    |               |
| 1996 | 106       | 171,8         | 88.714    | 162,1         |
| 1997 | 125       | 17,9          | 153.557   | 73,1          |
| 1998 | 166       | 32,8          | 169.639   | 10,5          |
| 1999 | 163       | (1,8)         | 178.586   | 5,3           |
| 2000 | 178       | 9,2           | 196.440   | 10,0          |
| 2001 | 223       | 25,3          | 245.000   | 24,7          |
| 2002 | 361       | 61,9          | 490.380   | 100,2         |
| 2003 | 413       | 14,4          | 594.300   | 21,2          |
| 2004 | 465       | 12,6          | 698.000   | 17,4          |

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, "Turismo de cruceros – Síntesis Estadística", varios años; "Resultados y tendencias de la industria de cruceros en Cartagena de Indias". Los datos para los años 2000-2004 son proyecciones de la SPR de Cartagena.

**Gráfico 3**  
**Evolución y proyección del número de pasajeros arribados**  
**al Terminal de Cruceros de Cartagena, 1995-2004**  
 (Número de pasajeros)



Fuente: Cuadro 10.

Para el año 2002 las proyecciones indican que el Terminal de Cruceros de Cartagena estará atendiendo cerca de 500.000 pasajeros, y dos años más tarde 700.000. De acuerdo con esta proyección, en el año 2004 la demanda aumentaría cerca del 300% con respecto a 1999, lo que obliga al puerto y a la ciudad a disponer de una mejor infraestructura, apoyo logístico, así como preparación de guías, taxistas y otros conductores. Dentro del plan de inversiones del puerto de Cartagena elaborado hasta el año 2006, se tienen proyectadas inversiones del orden de los US\$5.200.000 en la construcción de un centro comercial, camino peatonal terminal-muelle y áreas de atraque (Duques de Alba). Estas obras planeadas para Cartagena,

junto a un plan de inversiones para Santa Marta y la promoción de esta última para ser incluida dentro de los itinerarios de las líneas que operan cruceros en el Caribe, permitirán posicionar a Cartagena como uno de los principales destinos turísticos en el ámbito internacional.

### **C. El comercio exterior colombiano durante 1999**

Desde mediados de la década de 1990, Colombia se ha venido especializando en la explotación y exportación de productos mineros como petróleo y carbón, que se producen en departamentos como Arauca, Casanare, Putumayo, Guajira y Cesar, básicamente.

Si se mide por toneladas, el 46% de las exportaciones colombianas durante 1999 fue de petróleo y sus derivados (granel líquido), 44% carbón (granel sólido), 3% banano, 2% cemento y 5% otros productos. En lo referente a las importaciones colombianas, la mitad de estas estuvieron constituidas por productos químicos industriales (15%), maíz (15%), petróleo y sus derivados (11%) y trigo (9%) (Cuadro 11).

El análisis del comercio exterior por zona portuaria muestra no sólo la gran influencia de los productos mineros dentro de las exportaciones colombianas, sino además el mercado cautivo que tiene cada uno de los puertos. Así, por ejemplo, el carbón representó el 94% de las exportaciones efectuadas por Santa Marta-Ciénaga y el banano el 5%. Desde el lado de las importaciones, el petróleo y sus derivados fue el de mayor

**Cuadro 11**  
**Principales productos importados y exportados**  
**por Colombia, 1999**

| Productos importados            | Toneladas            | %            | Productos exportados     | Toneladas            | %            |
|---------------------------------|----------------------|--------------|--------------------------|----------------------|--------------|
| Productos químicos industriales | 1.689.283,05         | 15,1         | Petróleo                 | 30.168.523,78        | 45,7         |
| Maíz                            | 1.641.866,53         | 14,6         | Carbón                   | 29.016.282,53        | 43,9         |
| Petróleo y sus derivados        | 1.184.182,41         | 10,6         | Banano                   | 1.964.634,95         | 3,0          |
| Trigo                           | 965.470,09           | 8,6          | Cemento                  | 1.428.602,52         | 2,2          |
| Fosfatos y cloruros             | 637.787,27           | 5,7          | Azúcar y preparados      | 784.349,85           | 1,2          |
| Soya                            | 603.243,64           | 5,4          | Café                     | 734.989,46           | 1,1          |
| Acero                           | 325.074,23           | 2,9          | Clinker                  | 334.371,38           | 0,5          |
| Papel y cartón                  | 246.640,57           | 2,2          | Hulla, coque y briquetas | 127.620,70           | 0,2          |
| Materia prima en general        | 243.956,60           | 2,2          | Melaza                   | 115.857,37           | 0,2          |
| Láminas, hojalatas              | 161.608,55           | 1,4          | Vidrios                  | 97.692,24            | 0,1          |
| Cebada y malta                  | 165.371,00           | 1,5          | Aceites y grasas         | 94.620,93            | 0,1          |
| Otros productos                 | 3.352.324,06         | 29,9         | Otros productos          | 1.209.383,99         | 1,8          |
| <b>Total</b>                    | <b>11.216.808,00</b> | <b>100,0</b> | <b>Total</b>             | <b>66.076.929,70</b> | <b>100,0</b> |

Fuente: SGP, *Anuario*, 1999, Bogotá.

participación (37%), seguido por el maíz (27%) (Cuadro 12). Las anteriores cifras indican que Santa Marta se ha venido convirtiendo en puerto carbonero de exportación (Gráfico 4) y puerto petrolero de importación. El mercado cautivo de Buenaventura se evidencia en sus exportaciones mayores como azúcar y sus derivados, café excelso,

melaza y papel, producidos en el Valle del Cauca y la región del occidente colombiano (Cuadro 13 y Gráfico 5).

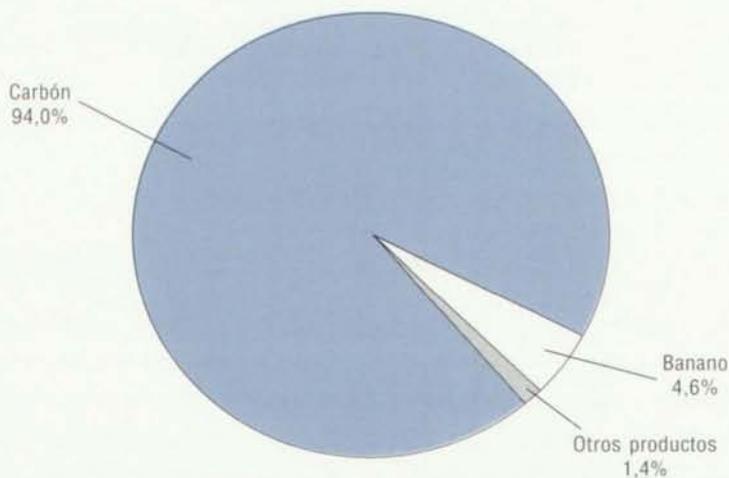
Las exportaciones por las zonas portuarias de Cartagena y Barranquilla están menos concentradas que en Santa Marta: en Cartagena las exportaciones fueron de petróleo

**Cuadro 12**  
**Principales productos importados y exportados**  
**por la zona portuaria de Santa Marta, 1999**

| Productos importados     | Toneladas           | %            | Productos exportados               | Toneladas            | %            |
|--------------------------|---------------------|--------------|------------------------------------|----------------------|--------------|
| Petróleo y sus derivados | 605.178,00          | 36,6         | Carbón                             | 9.437.358,50         | 94,0         |
| Maíz                     | 445.131,11          | 26,9         | Banano                             | 458.274,73           | 4,6          |
| Soya                     | 145.003,35          | 8,8          | Café                               | 75.681,03            | 0,8          |
| Papel y cartón           | 96.726,04           | 5,8          | Aceites y grasas de origen vegetal | 45.225,50            | 0,5          |
| Trigo                    | 67.858,46           | 4,1          | Clinker                            | 7.500,00             | 0,1          |
| Cebada y malta           | 52.050,77           | 3,1          | Productos químicos                 | 2.423,44             | 0,0          |
| Otros productos químicos | 38.305,97           | 2,3          | Artículos de fibra textil          | 2.011,85             | 0,0          |
| Acero                    | 37.934,30           | 2,3          | Equipos generadores de fuerza      | 1.968,86             | 0,0          |
| Barita                   | 32.458,40           | 2,0          | Cemento                            | 1.769,40             | 0,0          |
| Maquinaria y equipos     | 16.208,39           | 1,0          | Tuberías                           | 927,08               | 0,0          |
| Productos químicos       | 14.411,89           | 0,9          | Otros productos químicos           | 789,60               | 0,0          |
| Otros productos          | 104.270,54          | 6,3          | Otros productos                    | 6.949,10             | 0,1          |
| <b>Total</b>             | <b>1.655.537,22</b> | <b>100,0</b> | <b>Total</b>                       | <b>10.040.879,09</b> | <b>100,0</b> |

Fuente: SGP, Anuario, 1999, Bogotá.

**Gráfico 4**  
**Participación de los principales productos exportados**  
**por Santa Marta, 1999**  
 (Porcentajes)



Fuente: Cuadro 12.

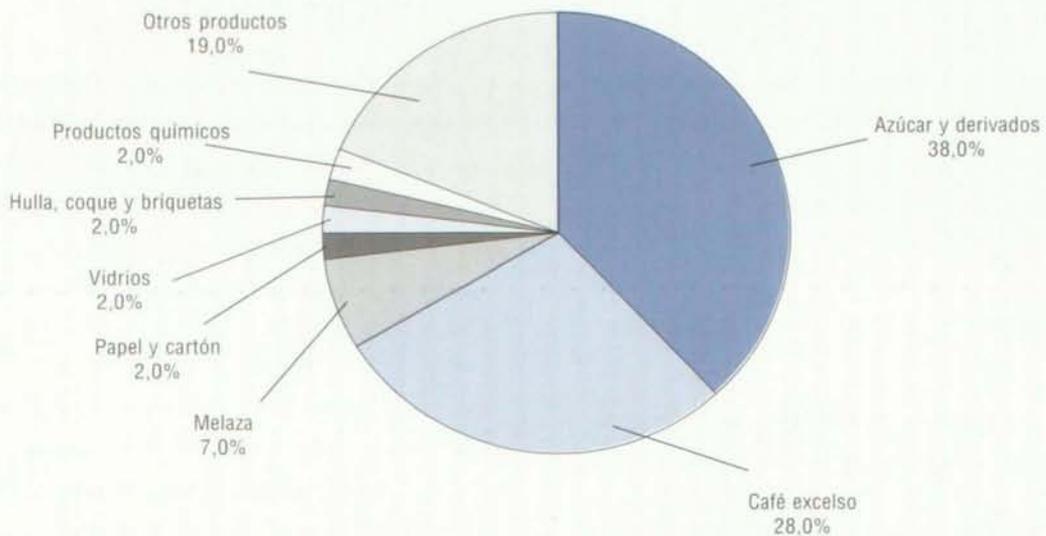
**Cuadro 13**  
**Principales productos importados y exportados**  
**por la zona portuaria de Buenaventura, 1999**

| Productos importados           | Toneladas           | %            | Productos exportados               | Toneladas           | %            |
|--------------------------------|---------------------|--------------|------------------------------------|---------------------|--------------|
| Maíz                           | 1.098.203,42        | 25,1         | Azúcar y derivados                 | 634.317,97          | 37,9         |
| Trigo                          | 715.164,18          | 16,4         | Café excelso                       | 475.954,90          | 28,4         |
| Productos químicos inorgánicos | 616.275,49          | 14,1         | Melaza                             | 115.857,37          | 6,9          |
| Soya                           | 437.488,29          | 10,0         | Papel y cartón                     | 36.355,89           | 2,2          |
| Láminas chapas y hojalatas     | 136.873,22          | 3,1          | Vidrios                            | 37.804,79           | 2,3          |
| Materia prima en general       | 129.631,60          | 3,0          | Hulla, coque y briquetas           | 33.795,16           | 2,0          |
| Frutas y legumbres             | 131.319,90          | 3,0          | Productos químicos                 | 26.242,18           | 1,6          |
| Fosfatos y cloruros            | 112.454,34          | 2,6          | Otros productos químicos           | 18.264,17           | 1,1          |
| Pulpa y celulosa               | 84.655,27           | 1,9          | Cobre y aleaciones                 | 13.820,56           | 0,8          |
| Cereales y granos              | 71.249,24           | 1,6          | Materia en general no comestible   | 11.360,68           | 0,7          |
| Repuestos en general           | 63.593,74           | 1,5          | Aceites y grasas de origen vegetal | 2.416,82            | 0,1          |
| Otros productos                | 773.990,39          | 17,7         | Otros productos                    | 268.114,86          | 16,0         |
| <b>Total</b>                   | <b>4.370.899,08</b> | <b>100,0</b> | <b>Total</b>                       | <b>1.674.305,35</b> | <b>100,0</b> |

Fuente: SGP, *Anuario*, 1999, Bogotá.

**Gráfico 5**  
**Participación de los principales productos exportados**  
**por Buenaventura, 1999**

(Porcentajes)



Fuente: Cuadro 13.

(64%), carbón (13%), cemento (12%) y otros productos (11%) (Cuadro 14 y Gráfico 6).

Por Barranquilla, la diversificación fue aún mayor: seis productos participaron con el

90% de las exportaciones (cemento, carbón, café, clinker, hulla, coque y briquetas y bannano) (Cuadro 15 y Gráfico 7). Por Barranquilla y Cartagena, una parte considerable de las importaciones son los insumos de su

Cuadro 14  
Principales productos importados y exportados  
por la zona portuaria de Cartagena, 1999

| Productos importados              | Toneladas           | %            | Productos exportados               | Toneladas           | %            |
|-----------------------------------|---------------------|--------------|------------------------------------|---------------------|--------------|
| Productos químicos industriales   | 629.950,99          | 28,8         | Petróleo y sus derivados           | 4.763.717,00        | 63,7         |
| Petróleo y sus derivados          | 425.235,47          | 19,5         | Carbón                             | 966.138,00          | 12,9         |
| Fosfatos y cloruros               | 159.223,00          | 7,3          | Cemento                            | 866.627,95          | 11,6         |
| Cebada y malta                    | 111.340,72          | 5,1          | Clinker                            | 131.402,62          | 1,8          |
| Productos sintéticos              | 98.908,14           | 4,5          | Productos sintéticos               | 88.287,34           | 1,2          |
| Materia prima en general          | 90.500,36           | 4,1          | Polietileno y materiales plásticos | 64.676,71           | 0,9          |
| Aparatos y artefactos eléctricos  | 43.811,35           | 2,0          | Café                               | 52.269,99           | 0,7          |
| Aceites lubricantes               | 40.968,76           | 1,9          | Productos químicos industriales    | 53.327,42           | 0,7          |
| Papel y cartón                    | 36.425,26           | 1,7          | Vidrio                             | 52.089,76           | 0,7          |
| Acero                             | 32.917,81           | 1,5          | Ferroniquel                        | 38.205,60           | 0,5          |
| Cereales, granos y sus preparados | 24.152,86           | 1,1          | Tuberías                           | 27.841,30           | 0,4          |
| Otros productos                   | 492.605,96          | 22,5         | Otros productos                    | 368.042,01          | 4,9          |
| <b>Total</b>                      | <b>2.186.040,68</b> | <b>100,0</b> | <b>Total</b>                       | <b>7.472.625,70</b> | <b>100,0</b> |

Fuente: SGP. Anuario, 1999, Bogotá.

sector industrial, como productos químicos, fosfatos, cloruros y acero; otras importaciones considerables fueron petróleo y sus derivados, trigo, cebada, malta y maíz.

#### IV. INDICADORES DE DESEMPEÑO

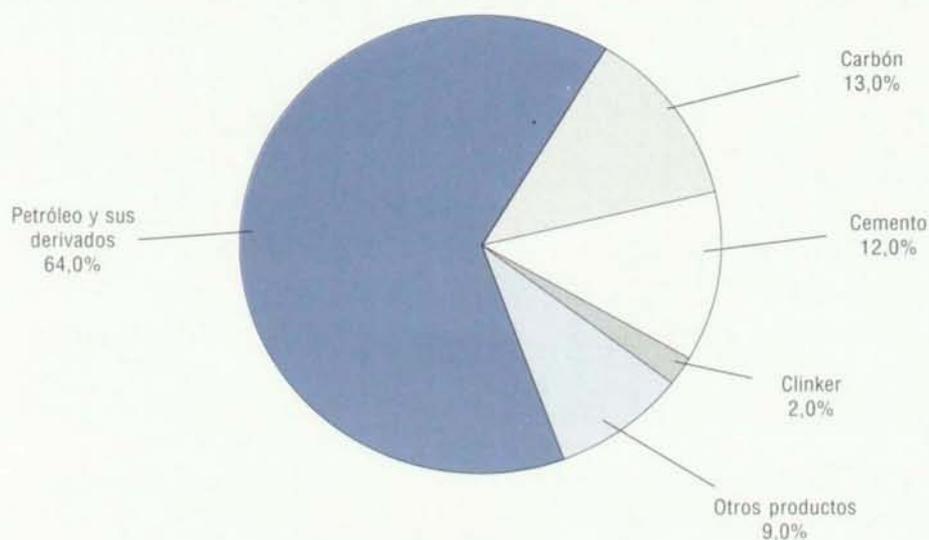
##### A. Desempeño operativo de la actividad portuaria colombiana

Un análisis de las cifras del sector portuario colombiano entre 1994 y 1999 muestra resultados que eran impensables hace apenas

10 años. En este período se obtuvo un rápido incremento de la productividad, reducción del tiempo de espera y de servicios en los puertos, disminución de tarifas y de la planta de personal, así como un aumento significativo de las inversiones en infraestructura y tecnología.

En estos años, se ha presentado un considerable mejoramiento del desempeño operativo en los puertos colombianos. Este se puede apreciar a través de la eficiencia bruta que mide el número de movimientos por recalada, esto es, la cantidad de toneladas o

**Gráfico 6**  
**Participación de los principales productos exportados**  
**por Cartagena, 1999**  
 (Porcentajes)



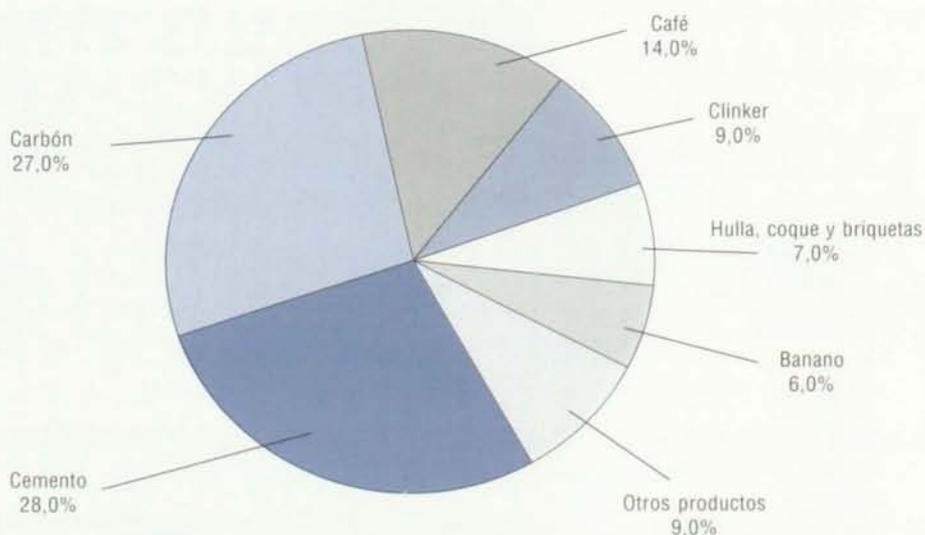
Fuente: Cuadro 14.

**Cuadro 15**  
**Principales productos importados y exportados**  
**por la zona portuaria de Barranquilla, 1999**

| Productos importados               | Toneladas           | %            | Productos exportados               | Toneladas           | %            |
|------------------------------------|---------------------|--------------|------------------------------------|---------------------|--------------|
| Productos químicos                 | 427.640,84          | 16,5         | Cemento                            | 362.302,00          | 27,9         |
| Fosfatos y cloruros                | 366.109,00          | 14,1         | Carbón                             | 354.137,03          | 27,3         |
| Acero                              | 225.754,89          | 8,7          | Café                               | 187.339,00          | 14,4         |
| Trigo                              | 182.447,00          | 7,0          | Clinker                            | 119.014,00          | 9,2          |
| Abonos manufacturados              | 113.994,73          | 4,4          | Hulla, coque y briquetas           | 93.725,54           | 7,2          |
| Maíz                               | 98.532,00           | 3,8          | Banano                             | 71.975,24           | 5,5          |
| Aceites y grasas de origen vegetal | 50.467,00           | 1,9          | Aceites y grasas de origen vegetal | 21.100,00           | 1,6          |
| Escoria                            | 44.133,00           | 1,7          | Corcho y madera                    | 21.865,00           | 1,7          |
| Yeso                               | 39.300,00           | 1,5          | Azúcar y preparados                | 15.664,00           | 1,2          |
| Láminas y chapas metálicas         | 21.266,00           | 0,8          | Herramientas                       | 9.550,00            | 0,7          |
| Soya                               | 20.658,00           | 0,8          | Artículos de fibra textil          | 9.540,00            | 0,7          |
| Otros productos                    | 1.001.044,82        | 38,6         | Otros productos                    | 31.546,25           | 2,4          |
| <b>Total</b>                       | <b>2.591.347,28</b> | <b>100,0</b> | <b>Total</b>                       | <b>1.297.758,06</b> | <b>100,0</b> |

Fuente: SGP, Anuario, 1999, Santafé de Bogotá.

**Gráfico 7**  
**Participación de los principales productos exportados**  
**por Barranquilla, 1999**  
 (Porcentajes)



Fuente: Cuadro 15.

contenedores que en promedio se movilizan en buque atracado, sobre el tiempo promedio de estadía en el muelle (Cuadro 16).

En todos los casos, la eficiencia bruta de Colpuertos en 1990 fue inferior a la presentada por cada una de las cuatro SP en 1998.

**Cuadro 16**  
**Eficiencia bruta**  
**de las sociedades portuarias regionales en 1998**  
 (Toneladas / hora)

| SPR               | Carga general | Granel sólido | Contenedores |
|-------------------|---------------|---------------|--------------|
| Colpuertos (1990) | 6,9           | 7,0           | 5,1          |
| Barranquilla      | 8,0           | 21,5          | 6,0          |
| Buenaventura      | 18,7          | 47,4          | 18,7         |
| Cartagena         | 8,0           | n.d.          | 24,8         |
| Santa Marta       | 27,0          | 24,7          | 8,5          |

Fuente: SGP, "Los puertos después de la reforma en cifras", ponencia, Bogotá, 1999, s. n.

En carga general Santa Marta presentó el mejor indicador: cuatro veces superior al de Colpuertos (mejoró en promedio el 50% anual durante un período de ocho años), y muy por encima de Cartagena y Barranquilla. En cuanto al indicador de granel sólido, Buenaventura superó con creces no sólo al promedio de Colpuertos de 1990, sino también a las SP de Barranquilla y Santa Marta. Por último, el indicador de contenedores (medido a partir del número de unidades movilizadas y dividido entre el tiempo total del buque en los muelles) muestra una mayor eficiencia en Cartagena, seguido por Buenaventura. El indicador de Cartagena era casi cinco veces superior al de Colpuertos.

En la época en que los terminales marítimos eran administrados por Colpuertos, se

trabajaba máximo 290 días al año y 16 horas al día, la planta de personal era superior a 8.000 trabajadores, un buque debía esperar en promedio 10 días para ser atendido, y luego, una vez entraba al muelle, la actividad de cargue y descargue se demoraba por lo general otros 10 días (Cuadro 17). En el nuevo sistema privado de administración, los puertos colombianos laboran las 24 horas del día los 365 días del año, y su planta de personal es cercana a 800 empleados, en la que no están incluidos los trabajadores que laboran para los operadores portuarios. La espera de una nave para ser atendida se redujo prácticamente a cero, el tiempo en el muelle pasó de 10 a 1,5 días y las tarifas cayeron en más del 50% en un período de cinco años, a precios de 1999.

Cuadro 17  
Desempeño operativo de las sociedades portuarias en Colombia

| Indicador                           | Época Colpuertos | 1998                    |
|-------------------------------------|------------------|-------------------------|
| Tiempo promedio espera / nave / día | 10 días          | No hay, o es mínima     |
| Tiempo / buque / puerto             | 10 días          | 1,5 días                |
| Horas laborales / día               | 16 horas/día     | 24 horas / días         |
| Ton. / buque / día - granel         | 500              | 2.500 mínimo            |
| Ton. / buque / día - general        | 750              | 1.700                   |
| Contenedores / buque / hora         | 16               | 25-30                   |
| Empleos de planta                   | 8.177            | 800                     |
| Reducción tarifaria                 | —                | 52% (a precios de 1999) |

Fuente: SGP, "Los puertos después de la reforma en cifras", ponencia, Bogotá, 1999, s. n.

## B. Tarifas y competencia entre puertos

A partir de 1993 la SGP determinó los lineamientos para el cálculo de las tarifas que deberían cobrar las SP, tomando como fac-

tores de alta incidencia los costos, las tarifas internacionales y la eficiencia. Esta regulación estableció una banda tarifaria dentro de la cual se debían mover las SP. Desde 1997 se ha presentado cierta desregulación, en

tanto se estableció que fueran las SP las que determinaran su esquema tarifario, previa autorización de la SGP.

Los diferentes segmentos de la actividad portuaria colombiana (contenedores, carga general y graneles) se encuentran altamente concentrados, con características oligopólicas. La eficiencia operativa y la infraestructura vial y de servicios es menor en Buenaventura que en los puertos del Caribe, pero el primero cuenta con un mercado cautivo considerable: 60% del café y 100% del azúcar. El mercado de contenedores es el menos concentrado, ya que todas las SP ofrecen este servicio<sup>22</sup>.

Buenaventura es el puerto más costoso del país, si se mide por la operación de la grúa móvil (costo promedio por contenedor, US\$141), mientras en el otro extremo se ubican los costos de operación de los muelles de Contecar y El Bosque (US\$119 y US\$121, respectivamente). Comparativamente, la mayoría de tarifas de los puertos nacionales se encuentra en el promedio internacional de la cuenca del Caribe, y en algunos casos más

baratas que en Cristóbal (US\$293 por contenedor), Kingston (US\$291) y Miami US\$225<sup>23</sup>. Que Buenaventura sea el puerto más costoso y a la vez el más dinámico del país, se puede explicar por su posición relativamente monopólica en el Pacífico colombiano<sup>24</sup>.

En cuanto a competencia regional, algunos estudios establecieron que esta es prácticamente inexistente entre los puertos colombianos y los de países vecinos, siendo la excepción la competencia que se presenta entre Cartagena y otros puertos regionales por la carga de transbordo. Los competidores más cercanos para la carga de transbordo se encuentran en los puertos de Panamá, Puerto Cabello (Venezuela), Kingston (Jamaica) y Free Port (Bahamas).

En 1993 la carga de transbordo en el terminal de Cartagena era inexistente, y para 1999 ésta representaba el 51% de los contenedores llegados a esa SPR (Cuadro 18). Lo anterior permite afirmar que el puerto de Cartagena se posicionó durante 1999 como el primer centro de transbordo internacional de Colombia.

Cuadro 18  
Evolución de la carga de transbordo en Cartagena, 1993 y 1999  
(Número de contenedores)

| Año  | Importación | Exportación | Transbordo | % Transbordo | Total   |
|------|-------------|-------------|------------|--------------|---------|
| 1993 | 53.805      | 40.589      | 0          | 0,0          | 94.394  |
| 1999 | 70.674      | 69.829      | 141.065    | 50,1         | 281.568 |

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, "Puerto de Cartagena – Terminal de Contenedores", Boletín Informativo, Cartagena, 2000.

---

Dentro del costo total de transporte de contenedores, los fletes terrestres representan cerca del 45%, al igual que los costos marítimos. A pesar que los fletes marítimos no influyen en la competitividad interportuaria, sí inciden en la competitividad de los productos en el comercio internacional. Los costos portuarios en Colombia fluctúan entre el 4% y el 8% de los costos totales de transporte, por lo que su impacto sobre la competitividad de un producto es mínimo. Por lo anterior se puede establecer que el costo terrestre es principalmente lo que determina por dónde movilizar la mercancía, a pesar de los esfuerzos que realicen las SP por reducir sus tarifas. En otras palabras, existe una alta inelasticidad de demanda con respecto a las tarifas portuarias.

Así mismo, la alta incidencia del costo de transporte terrestre sobre el total de los costos marítimos no estimula la competencia entre los puertos del Caribe con los del Pacífico. Las distancias geográficas y los costos terrestres han generado cargas cautivas en algunos puertos del país, por lo que los productos se movilizan por el puerto más cercano. Ejemplo de este fenómeno lo constituye el café del Eje Cafetero y la caña de azúcar del Valle del Cauca, exportados mayoritariamente por el puerto de Buenaventura, así como el carbón del eje Guajira-Cesar y el banano de Santa Marta, exportados por los puertos del Caribe colombiano. Lo anterior explica parcialmente el por qué de la baja competencia entre los puertos del Caribe y del Pacífico.

## **V. BENEFICIOS, INVERSIONES Y PROYECTOS PORTUARIOS**

### **A. Beneficios económicos y financieros del nuevo sistema portuario**

En esta sección se hace un análisis del rendimiento neto de la inversión en Colpuertos en sus dos últimos años de existencia (1992 y 1993) y de cuatro SP; de las contraprestaciones que deben pagar los concesionarios por el uso de la línea de playa y de la infraestructura portuaria. Al final, se presenta un balance costo/beneficio del proceso de privatización del sector portuario colombiano.

Hasta 1999 el Gobierno Nacional había autorizado 69 concesiones portuarias, de las cuales 50 estaban ubicadas en tres ciudades del Caribe colombiano: 28 en Cartagena, 17 en Barranquilla y cinco en Santa Marta. Cuatro de estas concesiones, las SPR de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura, han reportado utilidades durante todos los años estudiados (1993-1999) y el rendimiento neto de la inversión ha sido significativo en varios años. Bien diferente fue la situación financiera de la empresa Colpuertos durante los años 1992 y 1993, cuando reportó millonarias pérdidas y unos rendimientos netos de inversión negativos (-117% y -66,6%). Durante el período 1993-1999, las utilidades netas reportadas por la SPR de Buenaventura fueron superiores a las de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, e incluso en los dos últimos años (1998 y 1999) las utilidades del Terminal de Buenaventura fueron superiores a las utilidades de las tres SPR del Caribe en su conjunto.

---

Si el análisis se adelanta a partir de 1994 (ya que la vigencia de las concesiones con las SPR se inició apenas en diciembre de 1993), se encuentra que ese año fue el de mayor rendimiento neto en las cuatro SPR, llegándose a obtener un 46% en Santa Marta. Al año siguiente este puerto mostró de nuevo el mayor rendimiento neto de la inversión (35%), Barranquilla lo obtuvo en los años 1996, 1997 y 1999 (21%, 21% y 24%, respectivamente) y Buenaventura durante 1998 (22%). Entre 1998 y 1999, tanto la utilidad como el rendimiento neto disminuyeron: en Santa Marta la caída de las utilidades fue del 60%, en Buenaventura del 21% y en Cartagena del 15% (Cuadro 19).

Contrario a lo anterior, la utilidad en la SPR de Barranquilla presentó una tasa de crecimiento cercana al 80% entre 1998-1999, quizás producto de las menores inversiones que esta empresa ha realizado en la adquisición de equipos portuarios de alta tecnología, si se le compara con las SP de Cartagena y Santa Marta. Producto de lo anterior, los operadores portuarios del terminal de Barranquilla han adquirido la mayoría de los equipos con que se manipula la carga dentro de la SPR<sup>25</sup>.

En Cartagena, las 28 concesiones portuarias están obligadas a pagar al Estado una contraprestación por utilización de línea de playa de US\$2.100.000 anuales, mientras en Barranquilla las 17 concesiones deben pagar US\$11.600.000 durante la vigencia del contrato, en cuotas anuales de US\$1.585.000. La contraprestación que se paga por las cinco concesiones de Santa Marta durante la vigencia de sus respectivos contratos asciende a US\$19.500.000, pagaderos en cuotas anua-

les de US\$2.650.000. En total, las 50 concesiones establecidas en las tres ciudades del Caribe colombiano deben pagar una contraprestación anual por utilización de playas y zonas de bajamar de US\$7.300.000, frente a US\$2.600.000 anuales que se paga por las concesiones portuarias de Buenaventura.

La Nación recibe de las SP dos clases de pagos por concepto de contraprestación: por el uso de la línea de playa y de la infraestructura portuaria. Las SP y los beneficiarios de licencias de embarcaderos deben pagar a la Nación una cifra fija anualmente, por el uso de playas y zonas de bajamar. Esta contraprestación se calcula como un porcentaje de los ingresos brutos anuales de la concesión portuaria, al que se le resta las inversiones del año correspondiente. El 80% de la contraprestación "línea de playa", se destina a la Nación y el 20% a la entidad territorial en donde opera el puerto. La contraprestación por infraestructura la recibe en su totalidad la Nación.

El año en que las SP recibieron los terminales de Colpuertos (1993), aquellas le produjeron al Estado una contraprestación por "línea de playa" cercana a US\$1.900.000. En 1994 este monto se elevó a ocho millones de dólares, presentándose un crecimiento superior al trescientos por ciento (300%), y a partir del año siguiente los incrementos fueron más moderados (Cuadro 20).

En los siete años de concesión (1993-1999) los ingresos del Estado por "línea de playa" estuvieron cercanos a US\$63 millones en términos constantes, que sumados a los de infraestructura se elevó a US\$91 millones, de

**Cuadro 19**  
**Rendimiento neto de la inversión en Colpuertos**  
**y en las sociedades portuarias regionales, 1992-1999**  
(Millones de pesos constantes de 1998)

|                     | 1992         | 1993         | 1994      | 1995      | 1996      | 1997       | 1998       | 1999       |
|---------------------|--------------|--------------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|
| <b>Colpuertos</b>   |              |              |           |           |           |            |            |            |
| Utilidad neta       | (951.014,05) | (423.065,83) |           |           |           |            |            |            |
| Total activos       | 812.541,16   | 635.224,54   |           |           |           |            |            |            |
| Rendimiento         | (117,04)     | (66,60)      |           |           |           |            |            |            |
| <b>Buenaventura</b> |              |              |           |           |           |            |            |            |
| Utilidad neta       |              |              | 17.983,94 | 8.379,32  | 4.632,43  | 8.939,48   | 13.298,89  | 10.441,08  |
| Total activos       |              |              | 43.470,04 | 40.396,99 | 35.905,06 | 46.196,05  | 60.777,11  | 86.347,38  |
| Rendimiento         |              |              | 41,37     | 20,74     | 12,90     | 19,35      | 21,88      | 12,09      |
| <b>Cartagena</b>    |              |              |           |           |           |            |            |            |
| Utilidad neta       |              | 245,47       | 8.416,73  | 3.855,85  | 3.778,32  | 4.919,84   | 3.551,15   | 3.006,03   |
| Total activos       |              | 3.259,04     | 19.084,47 | 17.933,03 | 23.554,68 | 40.500,28  | 50.291,11  | 53.959,19  |
| Rendimiento         |              | 7,53         | 44,10     | 21,50     | 16,04     | 12,15      | 7,06       | 5,57       |
| <b>Santa Marta</b>  |              |              |           |           |           |            |            |            |
| Utilidad neta       |              | 110,67       | 8.315,41  | 5.551,24  | 2.920,59  | 1.843,30   | 3.445,26   | 1.343,96   |
| Total activos       |              | 2.867,85     | 18.174,54 | 15.908,00 | 20.490,18 | 19.047,24  | 23.229,01  | 21.003,86  |
| Rendimiento         |              | 3,86         | 45,75     | 34,90     | 14,25     | 9,68       | 14,83      | 6,40       |
| <b>Barranquilla</b> |              |              |           |           |           |            |            |            |
| Utilidad neta       |              | 312,69       | 6.403,33  | 3.519,64  | 3.912,17  | 4.525,48   | 3.167,33   | 5.659,68   |
| Total activos       |              | 3.070,61     | 14.081,17 | 16.532,01 | 18.398,58 | 21.667,69  | 21.493,89  | 23.733,73  |
| Rendimiento         |              | 10,18        | 45,47     | 21,29     | 21,26     | 20,89      | 14,74      | 23,85      |
| <b>Total</b>        |              |              |           |           |           |            |            |            |
| Utilidad neta       |              | 668,83       | 41.119,41 | 21.306,05 | 15.243,51 | 20.228,10  | 23.462,63  | 20.450,75  |
| Total activos       |              | 9.197,49     | 94.810,22 | 90.770,03 | 98.348,49 | 127.411,27 | 155.791,12 | 185.044,15 |
| Rendimiento         |              | 7,27         | 43,37     | 23,47     | 15,50     | 15,88      | 15,06      | 11,05      |

Fuente: SGP, "Los puertos después de la reforma en cifras", ponencia, Bogotá, 1999, s. n.; SPR de Santa Marta, *Informe anual 1999*, Santa Marta; SPR de Cartagena, *Estados financieros consolidados*, Cartagena, 2000.

los cuales US\$78,4 millones le correspondieron a la Nación y US\$12,6 millones a los municipios o distritos en donde operan los puertos. Esta distribución de las contraprestaciones (80%-20%) ha generado polémica en las ciudades portuarias y en el Congreso de la República. Las propuestas apuntan a cam-

biar la actual distribución, para beneficio de los municipios portuarios, o amarrar el 80% de los recursos que le corresponden a la Nación, para invertirlos en obras de infraestructura que beneficien la actividad portuaria, como, por ejemplo, la infraestructura vial de acceso a los terminales marítimos.

**Cuadro 20**  
**Monto anual de contraprestaciones generadas**  
**por las sociedades portuarias, 1993-1999**  
(Miles de dólares constantes de 1994)

| Año   | Playas y bajamar | Infraestructura | Total     |
|-------|------------------|-----------------|-----------|
| 1993  | 1.887,10         | 1.655,39        | 3.542,49  |
| 1994  | 8.053,33         | 4.625,97        | 12.679,30 |
| 1995  | 9.785,31         | 4.625,97        | 14.411,28 |
| 1996  | 9.804,05         | 4.133,08        | 13.937,13 |
| 1997  | 12.910,11        | 4.183,27        | 17.093,38 |
| 1998  | 10.110,23        | 4.388,29        | 14.498,52 |
| 1999  | 10.456,88        | 4.454,30        | 14.911,18 |
| Total | 62.942,36        | 28.066,28       | 91.008,63 |

Fuente: SGP, y cálculos del autor.

Si el análisis se focaliza en cuatro SPR (Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura) se observa que durante el período 1993-1999 estas efectuaron pagos al Estado por US\$102 millones, por concepto de impuesto a la renta, contraprestaciones por línea de playa e infraestructura portuaria. De esta cifra, cerca del 50% fue cancelada por la SPR de Buenaventura y el otro 50% por las tres SPR del Caribe colombiano. Por el lado de las erogaciones se encontró que la SGP pagó a los cuatro municipios y distritos portuarios, por concepto de impuesto predial, un monto superior a los US\$15 millones.

Durante 1994 el Estado recibió sus mayores ingresos de parte de las cuatro SPR (US\$22.480.000), experimentando un crecimiento espectacular del 775% con respecto a 1993, año en que se inició el proceso de concesiones. Los recaudos durante 1997 fueron los segundos mejores del período

(US\$18.700.000), presentándose luego un descenso del 5% y 49% en los siguientes dos años. Así, por ejemplo, durante 1998 los montos pagados al Estado cayeron en todas las SPR del país y en el total nacional, con la sola excepción de Santa Marta, que incrementó sus aportes y contraprestaciones en 18%. La dramática caída de 1999 encuentra su explicación básicamente en la no contabilización del impuesto a la renta en las cuatro SPR. Si la comparación entre los dos años se adelanta sin incluir el impuesto a la renta en 1998, el descenso sería del 8,2% y no del 49%.

En un balance de costo-beneficio, los costos del proceso privatizador de puertos son de US\$1.219 millones, de los cuales casi el 80% corresponde a los costos de pensiones y liquidación de personal, asumidos por el Fondo de pasivos de la Empresa Puertos de Colombia (Foncolpuertos). El total de ingresos suma US\$181 millones, lo que arroja un

déficit para la Nación del orden de US\$1.038 millones. Si bien es cierto que el proceso de privatización de Colpuertos trajo consigo costos económicos y sociales (básicamente en lo fiscal, empleo y vías de acceso a los puertos), no se puede desconocer que muy seguramente la continuidad de esta empresa estatal le hubiera representado al fisco

nacional erogaciones superiores a las que actualmente se manejan (Cuadro 21).

Otros beneficios del proceso de concesiones portuarias están referidos a las inversiones adelantadas por las sociedades y operadores portuarios, el ahorro por tarifas y la eliminación de sobrecostos por demora de los

**Cuadro 21**  
**Balance costo-beneficio del proceso de privatización**  
**de los puertos marítimos**  
(Millones de dólares)

| Ítem                                 | Costo          | Beneficio      | Balance          |
|--------------------------------------|----------------|----------------|------------------|
| Liquidación de personal              | 90,0           |                |                  |
| Pensiones                            | 873,0          |                |                  |
| Inversiones de adecuación            | 75,0           |                |                  |
| Dragado de mantenimiento             | 120,0          |                |                  |
| Otras inversiones B/ventura.         | 50,0           |                |                  |
| Otras inversiones B/quilla.          | 11,0           |                |                  |
| <b>Total costos e inversiones</b>    | <b>1.219,0</b> |                |                  |
| <b>Ingresos contraprestaciones</b>   |                |                |                  |
| Uso de playa                         |                | 38,8           |                  |
| Uso de infraestructura               |                | 39,6           |                  |
| Impuesto a la renta                  |                | 82,8           |                  |
| Impuesto de industria y comercio     |                | 20,0           |                  |
| <b>Total ingresos</b>                |                | <b>181,2</b>   |                  |
| <b>Ahorros por privatización</b>     |                |                |                  |
| Inversiones de SPR y OP              |                | 116,0          |                  |
| Ahorro de los exportadores           |                | 574,1          |                  |
| Ahorro de los importadores           |                | 4.367,9        |                  |
| Eliminación de sobrecostos           |                | 1.120,9        |                  |
| <b>Total ahorros</b>                 |                | <b>6.178,9</b> |                  |
| <b>Balance fiscal para la Nación</b> |                |                | <b>(1.037,8)</b> |
| <b>Balance costo-beneficio</b>       |                |                | <b>5.141,1</b>   |

Fuente: SGP, "Proceso de privatización de los puertos en Colombia", ponencia, Bogotá, 1999, pp. 11 y 12.

buques en puerto y de la mercancía en bodega. De acuerdo con la SGP, estos ahorros superarán los US\$6.100 millones durante la

vigencia de las concesiones, cuantía muy superior a los costos incurridos durante el proceso de privatización<sup>26</sup>.

## B. Inversiones en infraestructura portuaria, vial y ferroviaria

El análisis del plan de inversiones de las SP ejecutado entre 1994 y 1999, muestra en su real magnitud los recursos que se le han inyectado a los terminales ubicados en las zonas portuarias de Cartagena, Santa Marta, Barranquilla y el resto del país (Cuadro 22). Durante los seis años de estudio, las SP del país invirtieron recursos por \$485.000 mi-

llones (\$674.480 millones de 1998), de los cuales el 27% se ejecutó en la zona portuaria de Cartagena y el 18% en Buenaventura.

Si el análisis se adelanta por sociedad portuaria, Buenaventura fue la que más recursos invirtió durante los seis años, seguido, en su orden, por la SPR de Cartagena, Muelles El Bosque y *American Port Company* (muelle de la Drummond), esta última en la zona de Santa Marta-Ciénaga. En todas las

**Cuadro 22**  
**Inversiones en infraestructura vial y férrea de acceso a puertos, 1994-1999**  
(Millones de pesos de 1998)

|  | 1994/1995      | 1996          | 1997          | 1998          | 1999   |
|--|----------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| <b>Infraestructura vial</b>                  |                |               |               |               |        |
| Rehabilitación y vía alterna Buga-B/ventura. | 18.559         | 2.731         | 8.942         | 8.000         | 13.596 |
| Variante Mamonal-Gambote y Cartagena         | 3.588          | 15.294        | 10.353        | 9.146         | 12.280 |
| Vía alterna puerto de Santa Marta            | 0              | 1.807         | 0             | 1.400         | n.d.   |
| Troncal de Occidente (Caucasia-B/quilla.)    | 32.861         | 17.380        | 36.648        | 22.042        | n.d.   |
| Transversal del Caribe                       | 12.552         | 23.699        | 9.162         | 30.529        | n.d.   |
| Troncal del Magdalena (Honda-Ye Ciénaga)     | 0              | 19.692        | 30.554        | 22.264        |        |
| Otras inversiones en la costa Caribe         | 21.711         | 0             | 0             | 0             |        |
| Otras inversiones en el interior del país    | 60.519         | 0             | 0             | 0             |        |
| <b>Subtotal</b>                              | <b>149.790</b> | <b>80.603</b> | <b>95.659</b> | <b>93.381</b> |        |
| <b>Infraestructura férrea</b>                |                |               |               |               |        |
| Concesión red del Atlántico (Caribe)         |                | 71.852        | 72.028        | 47.926        | 49.577 |
| Rehabilitación La Loma-Santa Marta           |                |               |               | 8.000         | 0      |
| Concesión red del Pacífico                   |                | 0             | 0             | 0             | 43.088 |

n.d. No disponible

Fuente: Departamento Nacional de Planeación, Plan de expansión portuaria, 1996-1997 – Doc. Conpes 2839, y Plan de expansión portuaria, 1998-1999 – Doc. Conpes 2992, Bogotá; cálculos del autor con base en la *Revista del Banco de la República*.

SP, las mayores inversiones se ejecutaron en obras civiles y luego en la adquisición de equipos. Muelles El Bosque y Contecar realizaron sus mayores inversiones durante

1994, la SPR de Barranquilla y *American Port Company* en 1995, las SPR de Cartagena y Santa Marta durante 1997 y Buenaventura en 1999.

---

Entre 1994 y 1999 la SPR de Cartagena extendió su muelle marginal en 160 metros, rehabilitó 2,2 hectáreas de patios para operación con contenedores, adquirió dos grúas móviles para contenedores, dos grúas pórtico *Post-Panamax*, lo que le permite movilizar hasta 138 contenedores/hora y cuatro grúas de patio o RTG, con capacidad para movilizar 68 contenedores/hora. La SPR de Santa Marta contaba en 1999 con seis grúas de tierra (una de las cuales con capacidad de 104 toneladas), una grúa flotante con capacidad de 80 toneladas, un equipo de succión para graneles (280 Ton./Hora) y otros equipos como remolcadores, montacargas, *toplifters* y *bustlers*. Al igual que en Cartagena y Santa Marta, desde 1994 los puertos de Barranquilla y Buenaventura vienen invirtiendo grandes sumas en la modernización de equipos e instalaciones, que hacen más eficientes las operaciones portuarias.

Como complemento a las inversiones en los puertos marítimos, el Plan de Expansión Portuaria, 1993-1995, estableció inversiones para el acceso terrestre a los puertos por un monto de \$177.441 millones (pesos de 1994). De este monto, la apropiación presupuestal definitiva para infraestructura vial fue de \$123.141 millones y para infraestructura férrea de \$56.012 millones, que sumados representaron el 101% de lo planeado. En estas inversiones estaban incluidas las obras de rehabilitación correspondiente a la Transversal del Caribe (incluido el tramo por concesión Barranquilla-Ciénaga), las obras preliminares de la carretera Mamonal-Gambote y las primeras obras de rehabilitación del tramo La Loma-Santa Marta. Durante los años 1996-1997 las inversiones en infraestructura vial

fueron por un monto de \$176.000 millones y en la red férrea por \$163.000 millones (pesos de 1998)<sup>27</sup>.

De acuerdo con el Plan de Expansión Portuaria, 1998-1999, la Nación destinó para ese período recursos superiores a los \$307.000 millones para el sector portuario, la infraestructura de acceso a los puertos y la rehabilitación de la red férrea: \$120.000 millones en la infraestructura vial que comunica los puertos marítimos con los principales centros de producción, y \$149.000 millones en la recuperación del sistema ferroviario del Pacífico y del Atlántico o Región Caribe. En septiembre de 1999 se adjudicó la concesión férrea del Atlántico a la empresa colombo-española Ferrocarriles del Norte de Colombia (Fenoco), para su rehabilitación, mantenimiento y operación. La rehabilitación tendrá un costo total de US\$400 millones, de los cuales el Gobierno Nacional se comprometió a aportar US\$60 millones<sup>28</sup>.

Pese a lo anterior, las mayores inversiones en infraestructura vial y férrea no se están ejecutando en la zona de influencia de los puertos colombianos sobre el mar Caribe, sino hacia el occidente del país: para el Gobierno Nacional, "el megaproyecto de acceso integral al Pacífico se considera el principal proyecto que adelanta la Nación en este campo"<sup>29</sup>. Esta fuerte inversión en infraestructura de transporte hacia el occidente colombiano, beneficia los intereses del puerto de Buenaventura. Como se explicó en otra sección del presente trabajo, los fletes terrestres representan en promedio el 45% del costo total de transporte de carga marítima y un abaratamiento de estos se convierte en

---

---

un incentivo para desviar carga de los otros puertos del país hacia Buenaventura.

### C. Nuevos proyectos portuarios en el Caribe colombiano

El Plan de Expansión Portuaria, 1991-1993, estableció tres tipos de zonas portuarias, dependiendo del tipo de carga: general, carbón (graneles sólidos) e hidrocarburos (graneles líquidos)<sup>50</sup>. Estas zonas deben cumplir con las siguientes condiciones: i) no deben localizarse en zona de reserva ambiental o parque natural; ii) no estar localizadas a más de 50 kilómetros de la red vial existente, y iii) debe existir un plan de inversiones pública y privada que asegure la financiación del proyecto.

Con respecto a la localización del "Puerto Integrado para la exportación de los carbones del Cesar, Córdoba y el interior del país", se elaboró un estudio de factibilidad que fue concluido en noviembre de 1997. En el documento se recomienda como la alternativa de localización más conveniente la zona de Puerto Zúñiga, en los límites entre Santa Marta y Ciénaga (departamento del Magdalena), en donde ya han sido construidos los puertos carboneros de Prodeco y Drummond.

Otros dos proyectos portuarios se vienen impulsando en la ciudad de Barranquilla: el puerto de aguas profundas en la margen occidental del río Magdalena, promocionado por la Sociedad Portuaria Bocas de Ceniza, y el de la margen oriental o proyecto de la Asociación Portuaria (Asoportuaria). En un principio, los dos proyectos nacieron con la intención de canalizar la carga de carbón pro-

ducida en los departamentos del Cesar, Córdoba y el interior del país, movilizándola por el río Magdalena. Adolfo Méisel, en la presentación del trabajo de tesis de Elsa Noguera sostiene que el superpuerto de aguas profundas depende de dos factores para ser viable: i) las ventajas del río Magdalena como vía económica para transportar carga, y ii) que exista carga voluminosa. En otras palabras, "se necesita la complementariedad río-carbón para lograr que este proyecto sea atractivo"<sup>51</sup>.

El primer escollo que enfrentan estos proyectos portuarios a desarrollarse en Barranquilla, es que no tienen asegurada carga suficiente que haga viable su construcción, ya que los carboneros escogieron a Puerto Zúñiga como la zona en donde construir sus muelles para la exportación de carbón. Al no contar con el carbón para exportación, Superpuerto y Asoportuaria (Propuerto) han ofrecido sus respectivos proyectos para instalar allí la siderúrgica colombo-brasileña, pero el estudio de factibilidad contratado por los inversionistas brasileños recomendó construir en Dibulla (departamento de La Guajira) el *Steel District*. Para el Ministro de Transporte, "el superpuerto de Bocas de Ceniza... sólo es viable si va acompañado del megaproyecto siderúrgico Colombia-Brasil. No vamos a volver a cometer errores de hacer infraestructuras innecesarias"<sup>52</sup>.

Los promotores de lo que sería uno de los proyectos siderúrgicos más grandes de América Latina, son la empresa colombiana Acesco y la brasileña Compañía Vale do Rio Doce (CVRD). La siderúrgica necesitaría cerca de 500 hectáreas en donde construir su

---

---

propio puerto y desarrollar el complejo industrial, que demandará recursos de inversión por US\$4.000 millones. La siderúrgica producirá planchón de acero durante su primera fase y su exportación generará recursos entre US\$500 y US\$1.000 millones anuales, y entre 5.000 y 10.000 empleos. Luego de elaborado y entregado los resultados del estudio de factibilidad, la construcción del proyecto debe iniciarse en el año 2002 y comenzar a producir en el 2003 ó, a más tardar, en el 2004<sup>55</sup>.

## VI. CONCLUSIONES

En diciembre del año 2000 se cumplieron siete años de haberse entregado en concesión los antiguos terminales de Colpuertos a las nuevas empresas denominadas SPR. Aunque el período de análisis todavía es corto para hacer balances definitivos, se puede afirmar que el proceso de privatización de los puertos colombianos ha sido un éxito. Con la reforma se liquidó una empresa estatal burocratizada, paquidérmica y deficitaria, para ser reemplazada por varias empresas privadas eficientes, modernas, que pagan contraprestaciones al Estado y generan utilidades considerables.

En una década (1990-1999) el comercio exterior movilizó por los cuatro principales puertos del país (los terminales de Buenaventura, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena) experimentó en promedio una tasa de crecimiento anual del 10%. En cuanto al tráfico de contenedores, en cinco años

(1995-1999) este presentó un crecimiento promedio anual del 28%, en donde Cartagena se convirtió en el primer terminal de contenedores del país, así como el primer centro de transbordo internacional de Colombia. Los diferentes terminales de la Región Caribe movilizaron entre 1995 y 1999 el 96% de las exportaciones y el 63% de las importaciones colombianas.

Un elemento adicional del nuevo esquema portuario colombiano, es que los concesionarios deben pagar todos los años al Estado unas contraprestaciones por la utilización de las zonas de playa, de bajamar e infraestructura portuaria. En cuanto a su distribución, el 80% de la contraprestación "línea de playa y bajamar" corresponde a la Nación y el 20% al distrito o municipio portuario, mientras que la totalidad de la contraprestación por infraestructura la recibe la Nación. Sin embargo, hacia el futuro se va a requerir una redistribución de las contraprestaciones pagadas por las SP, para que los distritos y municipios cuenten con mayores recursos para ser invertidos en obras prioritarias relacionadas con la actividad de puertos.

Además de lo anterior, es necesario que el gobierno central y el sector privado aúnen esfuerzos en nuevos proyectos de inversión, que permitan una mejor comunicación entre la costa Caribe con el interior del país por carreteras troncales y ferrocarril. Estas inversiones son imprescindibles para mantener y mejorar la competitividad de los puertos de la costa Norte de Colombia frente a sus similares de la cuenca del Caribe.

---

## NOTAS

- \* El autor es economista del Departamento de Estudios Económicos del Banco de la República – Sucursal Cartagena. Las opiniones y posibles errores son de responsabilidad exclusiva del autor y no comprometen al Banco de la República ni a su Junta Directiva.
- <sup>1</sup> Contraloría General de la República (1990). "¿Quién se beneficia de Colpuertos?", Informe Financiero, Bogotá, junio, pp. 38 y 44.
- <sup>2</sup> Departamento Nacional de Planeación (1991). *Plan de expansión portuaria*. Documento, DNP-2550, Bogotá, septiembre 4, p. 2.
- <sup>3</sup> Contraloría General de la República, *Op. Cit.*, p. 47.
- <sup>4</sup> *Ley 1ª de 1991*, Artículos 35-37.
- <sup>5</sup> Israel Fainboim (1997). "Evaluación de los efectos de la privatización de los puertos colombianos sobre el bienestar social y sobre la competitividad en la operación", documento de trabajo, Bogotá, pp. 9 y 10; *Semana*, (2000), 12 de febrero.
- <sup>6</sup> *Ley 1ª de 1991*, Artículo 27.
- <sup>7</sup> *Ley 1ª de 1991*, Artículo 5, numeral 5.9.
- <sup>8</sup> Superintendencia General de Puertos (1999). "Procesos de privatización de los puertos en Colombia", Mimeo, Bogotá, p. 17.
- <sup>9</sup> Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (2000). *Informe anual*, 1999, Santa Marta, pp. 13-14.
- <sup>10</sup> Alcaldía Mayor de Santa Marta (2000). "Plan de Ordenamiento Territorial 2000-2009", Santa Marta.
- <sup>11</sup> Universidad del Norte-Cormagdalena (1999). "Plan de restauración ambiental de los ecosistemas degradados del área de influencia del Canal del Dique, Estudio de factibilidad-Resumen", Barranquilla, p. 4.
- <sup>12</sup> Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (1999). "Asamblea general de accionistas", Cartagena, marzo 19; (2000). "Estados financieros consolidados", Cartagena, febrero 18.
- <sup>13</sup> *La República*, (1994), junio 24, p. 8-B.
- <sup>14</sup> Elsa M. Noguera (1998). "Puertos de aguas profundas sobre la margen occidental de Bocas de Ceniza: una necesidad para Colombia", tesis para optar el título de economista en la Pontificia Universidad Javeriana, en: *Revista Informativa Cámara de Comercio de Barranquilla*, No. 197, Barranquilla.
- <sup>15</sup> Israel Fainboim, *Op. Cit.*, p. 31.
- <sup>16</sup> Universidad del Norte-Haskoning B. V.-Cormagdalena (1999). "Diseño de las obras fluviales de profundización del canal de acceso a los terminales portuarios de Barranquilla-río Magdalena", Barranquilla, p. 15.
- <sup>17</sup> Departamento Nacional de Planeación (1995). "Plan de acción para el sector portuario", Documento Conpes 2782, Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, p. 1; (1998) "Plan de expansión portuaria 1998-1999", Documento Conpes 2992, marzo 4, p. 1.
- <sup>18</sup> Consorcio Louis Berger International Inc.-Colasores Ltda. (1998). Estudio para el establecimiento de modelos tarifarios y criterios de control de las tasas de las sociedades portuarias, Resumen ejecutivo, Corpes de Occidente, Pereira, p. 37.
- <sup>19</sup> Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, 1999. "Asamblea general de accionistas", Cartagena, marzo 19.

- 
- 20 Entrevista con Clímaco Silva, Director del Terminal de Cruceros de la SPR de Cartagena, 29 de mayo de 2000.
- 21 Sociedad Portuaria de Cartagena. "Resultados y tendencias de la industria de cruceros en Cartagena de Indias", Documento interno, s. f.
- 22 Consorcio Louis Berger International Inc.-Colasesores Ltda., *Op. Cit.*
- 23 Superintendencia General de Puertos (1999). "Los puertos después de la reforma en cifras", Mimeo, Bogotá, s. n.
- 24 Consorcio Louis Berger International Inc.-Colasesores Ltda., *Op. Cit.*, pp. 8-9.
- 25 Sigrid de la Parra y Gustavo Raad (2000). "Análisis de la competitividad en infraestructura en la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, 1994-1999", Universidad de Cartagena, Programa de Economía, tesis de grado para optar el título de economista, Cartagena, p. 128.
- 26 Superintendencia General de Puertos (1999). "Procesos de privatización de los puertos en Colombia", Mimeo, Bogotá, pp. 11 y 12.
- 27 Departamento Nacional de Planeación, (1998) *Plan de expansión portuaria 1996-1997*, Doc. Conpes 2839, Bogotá, febrero 28, 1996, p. 8; *Plan de expansión portuaria 1998-1999*, Bogotá, p. 11.
- 28 Sociedad Portuaria de Santa Marta, (1999) "Noticias del Puerto", Vol. 5, N° 3, diciembre, p. 4.
- 29 Departamento Nacional de Planeación, (1998) *Plan de expansión portuaria 1998-1999*, Doc. Conpes 2992, Bogotá, marzo 4, p. 8.
- 30 Departamento Nacional de Planeación, (1991) *Plan de expansión portuaria*, Doc. DNP 2550, Bogotá, septiembre 4, p. 5.
- 31 Adolfo Méisel Roca (1998). Presentación del trabajo "Puerto de aguas profundas sobre la margen occidental de Bocas de Ceniza: una necesidad para Colombia", tesis de Elsa Noguera de la Espriella, *Revista informativa Cámara de Comercio de Barranquilla*, N° 197, Barranquilla, p. 9.
- 32 *El Tiempo-Tiempo Caribe*, (2000) "Puerto, pero con siderúrgica", Barranquilla, 1 de junio, pp. 1-9; (2000) "Siderúrgica brasilera está buscando puerto propio", 10 de junio, pp. 1-7.
- 33 Sociedad Portuaria de Santa Marta (1999). "Noticias del Puerto", Vol. 5, N° 3, diciembre, p. 8.

---

## REFERENCIAS

- Alcaldía Mayor de Santa Marta (2000). *Plan de Ordenamiento Territorial, 2000-2009*, Santa Marta.
- Banco de la República, (2000) *Revista del Banco de la República*, N° 837, julio de 1997; N° 868, febrero.
- Consortio Incoplan-Parsons (1999). "Estudio de ordenamiento físico-portuario y ambiental de los litorales colombianos", Informe final-Resumen ejecutivo, Corpes de Occidente, Bogotá.
- Contraloría General de la República (1990). "Quién se beneficia de Colpuertos?", Informe Financiero, Bogotá, junio.
- Correa, Dilcia y Raúl Quejada (1997). "Plan estratégico Cartagena siglo XXI-Línea estratégica de puerto integral", Documento de trabajo, Universidad de Cartagena, Cartagena.
- De la Parra Núñez, Sigrid, y Gustavo Raad de la Ossa (2000). "Análisis de la competitividad en infraestructura de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, 1994-1999". Trabajo de grado presentado como requisito para optar el título de economista, Universidad de Cartagena, Cartagena.
- Departamento Nacional de Planeación (1991). *Plan de expansión portuaria*, Documento, DNP-2550, Bogotá, septiembre 4.
- Departamento Nacional de Planeación (1996). *Plan de expansión portuaria 1996-1997*, Documento Conpes 2839, Bogotá, febrero 28.
- Departamento Nacional de Planeación (1995). *Plan de acción para el sector portuario*, Documento Conpes 2782, Bogotá.
- Departamento Nacional de Planeación (1998). *Plan de expansión portuaria 1998-1999*, Documento Conpes 2992, Bogotá.
- Duncan, Gustavo (2000). *El uso del análisis de frontera eficiente en las tarifas portuarias en Colombia*, Fundación para el Desarrollo del Caribe-Fundesarrollo, Barranquilla.
- El Tiempo (Tiempo Caribe)*. "Puerto, pero con siderúrgica", Barranquilla, 1 de junio, pp. 1-9; "Siderúrgica brasileña está buscando puerto propio", 10 de junio, 2000.
- Fainboim Yaker, Israel (1997). "Evaluación de los efectos de la privatización de los puertos colombianos sobre el bienestar social y sobre la competitividad de la operación", Documento interno, Departamento Nacional de Planeación, Bogotá.
- La República* (1997). "Especiales: Puertos de Cartagena", Bogotá, diciembre 11.
- Louis Berger International Inc.-Colasores Ltda., (1998). "Estudio para el establecimiento de modelos tarifarios y criterios de control de las tasas de las Sociedades Portuarias", Resumen ejecutivo, Corpes de Occidente, Pereira.
- Luna Cano, Ricardo (1990). "Puertos de Colombia: una enorme muralla en los litorales", *Nueva Frontera*, No. 797, Bogotá.
- Méisel Roca, Adolfo (1998). Presentación del trabajo de grado "Puerto de aguas profundas sobre la margen occidental de Bocas de Ceniza: una necesidad para Colombia", tesis de Elsa Noguera de la Espriella, *Revista informativa Cámara de Comercio de Barranquilla*, No. 197, Barranquilla.
- Ministerio de Transporte (1997). "Transporte marítimo. Privatización de los puertos, la mejor decisión", *Revista del Ministerio de Transporte*, Año 3, No. 9, Bogotá, diciembre.
- Noguera de la Espriella, Elsa, (1998). "Puerto de aguas profundas sobre la margen occidental de Bocas de Ceniza: una necesidad para Colombia", Pontificia Universidad Javeriana, Departamento de Economía, tesis para optar el título de economista, Bogotá.
- República de Colombia, "Estatuto de puertos marítimos", *Ley 1ª de 1991*, Bogotá.
- Semana*, (2000). Bogotá, 12 de febrero.

- 
- Síntesis económica* (1987). "Colpuertos... el reto", Separata especial, Bogotá, octubre 26, pp. 3-14.
- Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, CH-Bellingrodt Desing (2000). *Guía del Puerto*, Vol. 2, año 2, Barranquilla.
- Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. "Resultados y tendencias de la industria de cruceros en Cartagena de Indias", Documento interno, s. f.
- \_\_\_\_\_ (1999). "Asamblea general de accionistas", Cartagena, marzo 19.
- \_\_\_\_\_ (2000). "Estados financieros consolidados", Cartagena, febrero 18.
- \_\_\_\_\_ (2000). Puerto de Cartagena-Terminal de contenedores, Boletín informativo, Cartagena.
- \_\_\_\_\_ "Turismo de cruceros-Síntesis estadística", varios años.
- Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, *Informe anual*, Santa Marta, varios años (1994-1999).
- \_\_\_\_\_ (1999). *Noticias del Puerto*, Vol. 5, No. 3, diciembre.
- Superintendencia General de Puertos (1999). "Los puertos después de la reforma en cifras", ponencia, Bogotá, s. n.
- \_\_\_\_\_ (1999). "Proceso de privatización de los puertos en Colombia", Mimeo, Bogotá.
- \_\_\_\_\_ (1999). *Anuario*, Bogotá.
- \_\_\_\_\_ (1998). "Situación portuaria en Colombia", Bogotá.
- \_\_\_\_\_ (1999). "Los puertos colombianos: ¿qué ha pasado seis años después de la privatización?", Mimeo, Bogotá.
- Universidad del Norte, Haskoning B. V., Cormagdalena (1999). "Diseño de las obras fluviales de profundización del canal de acceso a los terminales portuarios de Barranquilla – río Magdalena", Barranquilla.
- Universidad del Norte, Cormagdalena (1999). "Plan de restauración ambiental de los ecosistemas degradados del área de influencia del Canal del Dique", Barranquilla.