

REPORTES DEL EMISOR

INVESTIGACIÓN E INFORMACIÓN ECONÓMICA

Bogotá, D. C., abril
de 2011 - Núm. 143

EDITORA:
María del Pilar Esguerra Umaña

ISSN
0124-0625

REPORTES DEL EMISOR
es una publicación del
Departamento de Educación
Económica y Financiera
del Banco de la República.

Las opiniones expresadas en los
artículos son las de sus autores
y no necesariamente reflejan el
parecer y la política del Banco o
de su Junta Directiva.

REPORTES DEL EMISOR
puede consultarse en la página
electrónica del Banco de la
República:
[http://www.banrep.gov.co/
publicaciones/pub_emisor.htm](http://www.banrep.gov.co/publicaciones/pub_emisor.htm)

Diseño:
Asesores Culturales Ltda.



El puerto de Barranquilla: retos y recomendaciones

ANDREA OTERO*

1. Introducción

El comercio internacional, como instrumento indispensable para el desarrollo de las economías de mercado, ha ocupado un lugar importante en las agendas internas de la gran mayoría de países del mundo.

Pero para poder obtener los beneficios que se derivan del intercambio comercial de bienes y servicios se requiere contar, como mínimo, con una infraestructura física eficiente. Aquello va desde la construcción de fábricas con tecnología de punta hasta la construcción de carreteras primarias y secundarias, puentes, aeropuertos y puertos marítimos y fluviales óptimos. Sin embargo, lo cierto es que la infraestructura colombiana no es muy óptima, atraso que, frente a otros países de la región como Chile, hacen que el país pierda competitividad comercial.

Los puertos son una pieza clave para el desarrollo del comercio en una determinada región, ya que por ellos se realizan un alto porcentaje de las operaciones de entrada y salida de bienes; por

tanto, la infraestructura portuaria del país debe estar en la capacidad de satisfacer las necesidades tanto de exportadores como de importadores.

En el presente documento se estudiará el sistema portuario de la ciudad de Barranquilla, sus fortalezas y desventajas frente a los otros puertos del país, y se recomendarán estrategias y políticas para incentivar su actividad portuaria y su posicionamiento en el nivel regional.

2. El puerto de Barranquilla

El puerto de Barranquilla se encuentra ubicado sobre la margen occidental del río Magdalena, a 22 km de su desembocadura en el mar Caribe. Este puerto posee las instalaciones más extensas del país, con 200 hectáreas, y aún cuenta con terreno disponible para

* Investigadora del Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER) del Banco de la República, sucursal Cartagena. Este documento está basado en un texto del mismo nombre.

seguir creciendo. En los últimos años también se construyó una sociedad portuaria sobre la margen oriental del río y del puerto, la cual, aunque geográficamente pertenece a la jurisdicción del departamento de Magdalena, administrativamente hace parte de la zona portuaria de Barranquilla, mas no de Santa Marta.

En la actualidad es el cuarto puerto más importante del país por volumen de carga transportada, después de Cartagena, Buenaventura y Santa Marta; el de Barranquilla es el puerto multipropósito más importante de la región Caribe, dado que el de Cartagena se ha especializado en el transporte de contenedores y el de Santa Marta en graneles secos.

La zona portuaria está conformada por puertos públicos y privados, donde los más importantes son: las sociedades Portuaria Regional de Barranquilla (SPRB) (público), Portuaria del Norte (público), Portuaria La Loma (privado), Portuaria de Palermo (público), Monómeros Colombo-Venezolanos (privado), Compañía Colombiana de Terminales (público), Inmobiliaria Sredni (privado), Cementos Argos (privado), entre otros. Entre sus fortalezas se encuentra la facilidad para transportar carga hacia el interior del país por vía fluvial por el río Magdalena o por carretera. De acuerdo con el Estatuto de Puertos Marítimos de 1991, la SPRB tiene una concesión por veinte años para administrar los puertos públicos de la zona portuaria de Barranquilla sin perder su carácter de sociedad autónoma privada.

Un problema es el de la profundidad del puerto, que se remonta a principios de los años treinta, cuando este aún estaba ubicado en el municipio de Puerto Colombia, y se decidió su traslado a Bocas de Ceniza para aumentar la profundidad del muelle del puerto. Cuando se finalizó la construcción del nuevo puerto, se creyó que este ya no requería más inversiones ni mantenimientos, pero en 1942, debido a los sedimentos que el río arrastra, ocurrió la primera gran formación de la barra y posteriormente su deslizamiento, por lo que se debieron iniciar las obras de ingeniería hidráulica necesarias para garantizar la navegabilidad del canal. En 1947 se realizó el primer trabajo de dragado para aumentar el calado del puerto; sin embargo, esta solución no fue suficiente, por lo que se debió contraer la distancia entre los tajamares a 610 m, como lo recomendó una firma consultora especializada con el fin de aumentar el caudal del río en ese punto y favorecer el desplazamiento de sedimentos para que no se acumularan en el canal.

A pesar de las intervenciones realizadas, en 1959 se presentaron de nuevo problemas de navegación, por lo que se realizó la siguiente obra de ingeniería en el canal, que finalizó en 1964: “Se construyó un dique interior de encauzamiento de 1.340 metros de longitud que se desprendiera del tajamar oriental con curva hidrodinámica hacia el mar, para formar un nuevo tajamar oriental y reducir la desembocadura a 510 metros” (SPRB, 2006)

Con aquello el canal recuperó la profundidad habitual de 30 pies,

y para lograr mantener ese calado fue necesario dragar las constantes acumulaciones de sedimento que pudieran afectar la navegación; sin embargo, nunca ha existido una política constante de dragado preventivo del canal y se recurre a esta alternativa sólo cuando la acumulación de sedimentos causa problemas evidentes.

Aunque en la actualidad el canal de acceso tiene la mayor parte del año un calado de 36 pies y las operaciones de dragado no se requieren con tanta frecuencia como antes, ahora el principal problema del puerto no se encuentra dentro del canal sino fuera de este. Gracias a las obras de ingeniería realizadas, el caudal del río aumentó considerablemente para permitir que la corriente misma arrastrara los sedimentos y evitara su acumulación a lo largo del canal, pero este hecho ha agravado el problema de la barra que se encuentra en el mar en la entrada del canal. En otras palabras, la barra se forma por el choque de las dos corrientes opuestas del río y el mar, y mientras más corriente tenga el río, más sedimentos arrastra y, por consiguiente, más sedimentos arroja al mar.

Si bien las condiciones de navegación del puerto han mejorado a lo largo del tiempo, el calado de 34 a 36 pies aún no es suficiente para permitir el ingreso de grandes navieras. Lo que es una desventaja, en términos de competitividad, para Barranquilla, frente a puertos como el de Cartagena (45 pies de calado) y Santa Marta (60 pies), por los costos de los fletes. De hecho, por las restricciones de

profundidad, el puerto de Barranquilla aún no puede recibir buques Panamax (294,1 m de eslora y 39,5 pies de calado) que son los buques que tienen el tamaño máximo permitido para pasar por el Canal de Panamá, y mucho menos buques Post-Panamax (400 metros de eslora y 50 pies de calado), que son los barcos que permiten transportar mayor cantidad de carga, y que, por tanto, obtienen mayores beneficios de las economías de escala del transporte marítimo. Hoy en día el puerto sólo recibe buques con un calado autorizado de 30 pies, aunque dependiendo las condiciones de navegación del día pueden recibirse naves con más calado.

Otra posible desventaja del puerto está relacionada con la formación de la barra y las malas condiciones climatológicas que se presentan en la temporada de huracanes que producen fuertes vientos y olas de gran tamaño en Bocas de Ceniza.

Estos dos factores han causado el encallamiento de algunas embarcaciones cuando tratan de superar la barra para entrar al canal del puerto; sin embargo, para evitar los problemas de encallamiento de buques, los pilotos prácticos de la Capitanía de Puerto adoptan nuevas maniobras para la entrada y salida de buques al puerto.

Ahora bien, el puerto de Barranquilla presenta también algunas ventajas, como lo es la posibilidad de seguir expandiéndose a medida que crecen las necesidades de almacenamiento de la mayoría de los puertos privados y públicos que ahí se ubican. Esto incluye la construcción de un gran patio

para almacenamiento de carbón en la SPRB para satisfacer las necesidades de las empresas exportadoras de este, ya que su manejo exige ciertos requerimientos técnicos, como que el patio donde se almacene el carbón se encuentre apartado de las demás bodegas, y en términos de espacio, ya que el tamaño máximo para los arrumes de carbón es de 5 m para evitar incendios y se debe completar en pilas de 5 m la carga para un buque carbonero.

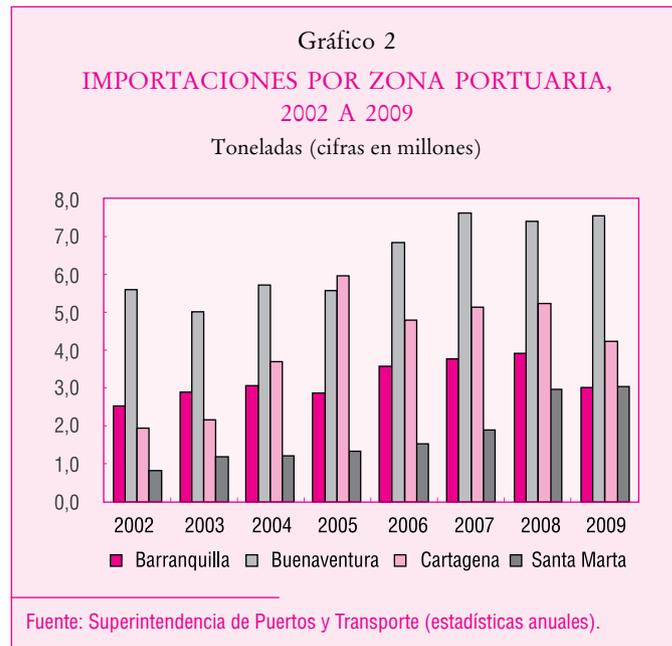
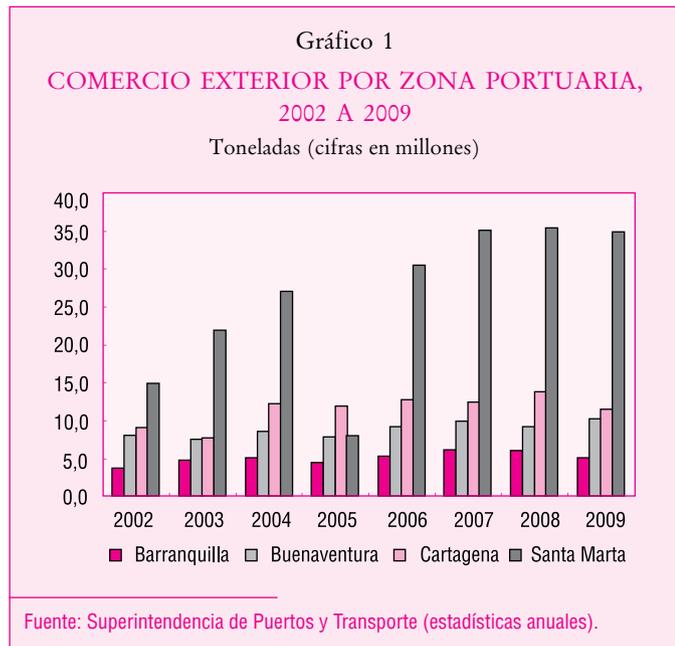
Otra fortaleza es la facilidad para el transporte multimodal, ya que a menos de una hora de distancia se puede acceder a las principales troncales viales del país para transportar la carga por vía terrestre o fluvial, ya que este último se caracteriza por su bajo costo comparado con el transporte por carretera.

Del mismo modo, también se debe destacar que el puerto de Barranquilla, al favorecer la conformación de un conglomerado industrial diversificado, también ha contribuido a generar oportunidades laborales; es decir, aunque el puerto por sí solo no lo haya hecho, la industria que se ha ido desarrollando en torno del puerto fluvial y marítimo en Bocas de Ceniza ha sido un motor importante para la generación de empleo en la ciudad. Aquí también hay que tener en cuenta que Barranquilla genera un alto porcentaje del volumen de carga de exportación que se moviliza por el puerto, y que buena parte de las importaciones se quedan en la industria local. En estos dos puntos, Barranquilla tiene una

clara ventaja frente Cartagena y Santa Marta, ya que en la primera ciudad la industria genera una tercera parte de las oportunidades laborales frente a Barranquilla; y en la segunda, aunque no existen los datos de la ciudad, se observa que el departamento del Magdalena no tiene un sector industrial desarrollado y el empleo generado por el mismo es reducido comparado con Barranquilla.

3. Algunos indicadores del puerto de Barranquilla

Con base en la información disponible sobre volumen de carga por puertos, en el Gráfico 1, se observa que de los cuatro grandes puertos del país, el de Barranquilla es el más pequeño en términos de toneladas de comercio exterior movilizadas. Por su parte, el de Santa Marta es el más grande, pero en él solo operan de tres a cuatro empresas de forma regular, lo que se debe a su cercanía a la mina de carbón de la empresa Drummond ubicada en La Loma (Cesar), compañía que es responsable de más del 55% de la carga que se moviliza allí. Después de Santa Marta, continúa en importancia el puerto de Cartagena, especializado en el transporte de contenedores debido a la profundidad del canal de acceso (45 pies de calado) que permite el atracado de grandes buques portacontenedores tipo Panamax (calado máximo 39,5 pies), que no pueden atracar en primera instancia en Barranquilla por las restricciones en el canal de acceso. El puerto de Buenaventura hoy en día, no es el más importante



del país en toneladas de carga de comercio exterior transportada, pues ocupa el tercer lugar detrás de Santa Marta y Cartagena, sin embargo, es la única opción con la que cuenta el país para comunicarse con el Pacífico.

Al revisar las importaciones por zona portuaria (Gráfico 2), se tiene que el de Buenaventura aún es el puerto importador por excelencia, seguido por el de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. Sin embargo, vemos que el puerto de Barranquilla ha ido cobrando importancia, pasando de importar 2,5 millones de toneladas de carga en 2002 a 3,8 en 2008, ya que 2009 no fue beneficioso debido a la recesión mundial de 2008.

Ahora bien, en los puertos no sólo se moviliza carga de comercio exterior, también existen otros tipos como cabotaje, fluvial, transbordo, tránsito internacional y transitoria. El Gráfico 3 presenta el tráfico portuario consolidado por zona

portuaria, donde se evidencia que Santa Marta es el puerto que más carga moviliza y, por el contrario, Barranquilla es el puerto que menos. Para el caso de Barranquilla, el puerto que representa una competencia real es el de Cartagena, dado que el caso de Santa Marta es especial. De acuerdo con lo anterior, aunque el puerto de Barranquilla ha mostrado una evolución positiva, los avances del puerto de Cartagena han sido mayores. En los últimos ocho años el puerto de Barranquilla ha transportado, en promedio, un tercio de la carga total que se moviliza en Cartagena (5,3 millones de toneladas/año frente a 15,5 millones de toneladas/año).

El Gráfico 4 presenta datos de comercio exterior para las sociedades portuarias regionales (SPR) de cada uno de los puertos estudiados. Contrario a lo que ocurría en el análisis por zonas portuarias, la SPR de Santa Marta no es la que más moviliza carga de comercio

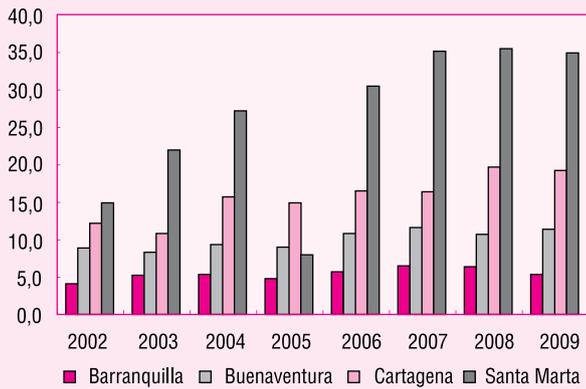
exterior sino que es la de Buenaventura. En efecto, la actividad portuaria de Buenaventura está altamente concentrada en su SPR y no tanto en terminales privadas. También se observa que el desempeño de la SPRB es mucho mejor que el del puerto en general; en efecto, la SPRB movilizó más carga que la de Cartagena, con excepción de 2009, año en el que la crisis internacional de 2008 tuvo un fuerte impacto.

4. Futuro del puerto

El puerto de Barranquilla tiene potencial suficiente para seguir creciendo, pero para lograrlo debe aprovechar sus fortalezas como la capacidad que aún tiene de expansión para más almacenamiento, buscando satisfacer la demanda por espacio en los puertos de los pequeños productores de carbón del interior del país, su especialización en el manejo de carga general, y la posibilidad

Gráfico 3

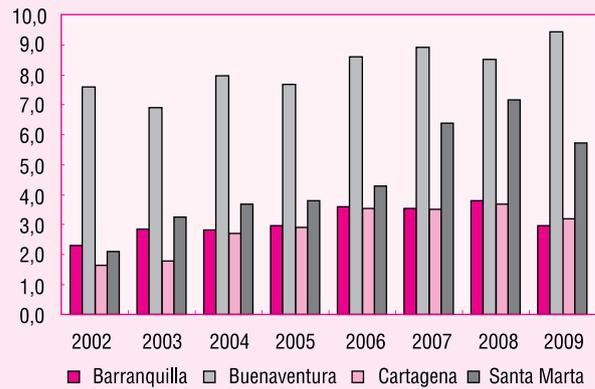
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL POR ZONA PORTUARIA, 2002 A 2009
Toneladas (cifras en millones)



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte (estadísticas anuales).

Gráfico 4

COMERCIO EXTERIOR PARA LAS SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES (SPR), 2002 A 2009
Toneladas (cifras en millones)



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte (estadísticas anuales).

de transporte intermodal, y al tiempo, seguir trabajando en temas como el calado del canal de acceso y de la barra para aumentar la competitividad. En los próximos años el gobierno nacional y algunas empresas privadas realizarán grandes inversiones que se deben tener en cuenta en los proyectos del puerto para que pueda beneficiarse con estas obras.

Ahora bien, para el puerto también sería conveniente mirar a mediano plazo la posibilidad de convertirse en un destino atractivo para los barcos que cruzan por el Canal de Panamá, teniendo en cuenta que la autoridad del Canal de Panamá está llevando a cabo un proyecto de ampliación que busca adecuarlo para permitir el paso de buques del tipo Post-Panamax, ya que por las limitaciones de tamaño de las esclusas y el calado de las mismas, hasta ahora sólo pueden pasar buques tipo Panamax o de menor tamaño, pero no las grandes navieras que

dominan el comercio mundial actual. Por tanto, los trabajos de aumentos del calado del canal de acceso deben continuar.

Por último, existe una propuesta del gobierno de China para construir un ‘canal seco’ que permita comunicar la costa colombiana sobre el Pacífico con la del Atlántico mediante una conexión ferroviaria, que si bien no ha tenido mayor eco, sí deja abierta la posibilidad de explorar distintas alternativas para comunicar los océanos, lo que tendría repercusiones sobre el puerto de Barranquilla.

5. Conclusiones y recomendaciones

Durante los últimos ocho años el dominio del comercio marítimo ha estado en manos de los puertos de Cartagena y Santa Marta, dejando a Barranquilla rezagada en términos de volumen. Esto ha ocurrido como consecuencia de varios fe-

nómenos. Por una parte, que Santa Marta se haya especializado en el transporte de graneles secos y que sea por ese puerto por donde una de las mayores empresas de carbón del país exporte su producción. Por otra parte, también se encuentra la especialización de Cartagena en el manejo de contenedores, posicionándolo como el segundo más importante en volumen de carga de la costa Caribe. Un tercer factor, y quizá el más importante, es la baja profundidad de la zona portuaria de Barranquilla. En efecto, esa es la principal ventaja de los puertos de Cartagena y Santa Marta. El de Barranquilla, al estar ubicado en los últimos kilómetros de la desembocadura del río Magdalena en el mar Caribe, presenta problemas de bajo calado a lo largo de todo su canal navegable, y en especial sobre su margen izquierda, por la gran cantidad de sedimentos que el río Magdalena deposita allí. Adicionalmente, al chocar el río de frente con el mar, ha formado un banco de sedimentos que dificulta

la entrada de navieras al canal.

La baja profundidad del canal de acceso ha hecho que Barranquilla luzca como un puerto menos atractivo que Cartagena y Santa Marta para los comerciantes, ya que por lo general, los barcos de calado superior a los 34 pies no pueden ingresar, y como mientras mayor sea la embarcación, menos costoso resulta el flete por tonelada transportada. No obstante, el puerto de Barranquilla ofrece la ventaja del transporte multimodal, es decir, que la carga puede enviarse hacia el interior del país por vía fluvial, lo que reduce los costos. Aunque en este punto se debe resaltar que la navegación por el río también presenta restricciones importantes por la profundidad del mismo.

Revisando los datos de tráfico portuario de la zona de Barranquilla junto con la información reportada por la DIAN, se encuentra que es el cuarto puerto más importante del país detrás de Santa Marta, Cartagena y Buenaventura. Además, desempeña un papel fundamental en la economía local al promover el comercio exterior de la ciudad, ya que por esta vía se realizan más de la mitad de las importaciones y exportaciones de la ciudad.

Por último, se espera que el puerto de Barranquilla experimente un importante crecimiento a futuro. En este marco, sería recomendable la institucionalización de la política de mantenimiento del canal de acceso, con un programa de dragado preventivo, contrario a lo que ocurre en la actualidad. De hecho, no es efectivo realizar estas operaciones en puntos es-

pecíficos, ya que es más eficiente y menos costoso hacer dragados periódicos que garanticen una profundidad constante.

Otra medida igual de importante es incluir la zona donde se forma la barra de sedimentos dentro del contrato de mantenimiento, pues en la actualidad Cormagdalena es la institución encargada del mantenimiento del canal de acceso, pero no existe claridad sobre cuál es la institución responsable por el dragado de la barra. ■

Bibliografía

Acosta, A. (2010). "A pensar en grande (a propósito del río Magdalena)", Documento descargado en enero de 2011.

AIVP (2005). Encuentro de la AIVP en Rotterdam, información electrónica.

Alcaldía Distrital de Barranquilla, Barranquilla, consultado el 21 de noviembre de 2010.

Alvarado, M. (2008). "Barranquilla, ciudad con río y con mar", en *Entorno natural de 17 ciudades de Colombia*, editado por Michel Hermelin y actualizado por Manuel Alvarado, Fondo Editorial Universidad EAFIT.

Bonilla, L. (2010). "El sector industrial de Barranquilla en el siglo XXI: ¿Cambian finalmente las tendencias?", *Documento de Trabajo Sobre Economía Regional*, núm. 136, Banco de la República, sucursal Cartagena.

Cartensen, F.; Lott, W.; Mcmillen, S.; Shrestha, H. (2001). "The Economic Impact of Connecticut Deepwater Ports, An IMPLAN and REMI Analysis", Connecticut Center for Economic Analysis, Universidad de Connecticut.

Departamento Nacional de Planeación (2008). "Política nacional de logística", documento Conpes, núm. 3547, versión aprobada: octubre de 2008, Bogotá D. C.

Departamento Nacional de Planeación (2009). "Plan de expansión portuaria 2009-2011: puertos para la competitividad

y el desarrollo sostenible", documento Conpes, núm. 3611, versión aprobada, septiembre de 2009, Bogotá D. C.

El Tiempo, Bogotá D. C. consultado el 12 de febrero de 2011 y el 14 de febrero de 2011.

Galiani, S.; Gertler, P.; Schargrotsky E. (2005). "Water for Life: the Impact of the Privatization of Water Services on Child mortality", *Journal of Political Economy*, 113 (1), pp, 83-120.

Institut Arbeit Und Wirtschaft (2006). "The Transformation of European Port Cities", Universidad de Bremen.

Krugman, P.; Obstfeld, M. (1995). *Economía internacional, teoría y política*, McGraw Hill, Madrid.

La República, Bogotá D. C., consultado el 21 de enero de 2011.

Ministerio de Transporte (2005). Caracterización del transporte en Colombia: Diagnóstico y proyectos de transporte e infraestructura, Bogotá D.C.

Noguera E.; Vargas, C.; González, K. (2003). Impacto socioeconómico del complejo portuario de Barranquilla, Fundesarrollo, Barranquilla.

Pérez, G. (2005). "La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia" *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, núm. 64, Banco de la República, sucursal Cartagena.

Pérez, G. (2007). "Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura" *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, núm. 91, Banco de la República, sucursal Cartagena.

Posada, E. (1987). *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Cámara de Comercio de Barranquilla, Barranquilla.

Proexport (2006). "Cartilla de transporte marítimo para exportación", Bogotá D. C., Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla (2009): "Manual del puerto de Barranquilla 2009-2010".

Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla (2007). *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla 70 años*.

Viloria De La Hoz, J. (2006). "Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuesta para competir en una economía globalizada", *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, núm. 80, Banco de la República, sucursal Cartagena.