

## ¿COLOMBIA NECESITA UN PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS?

Por: CN (ra) Jaime Sánchez Cortés M.Sc. Oceanography,  
Experto en Transporte Marítimo y Puertos



El transporte marítimo dio un salto tecnológico con la aparición del contenedor a mediados del siglo pasado, el cual permitió la automatización de los movimientos de carga general y por ende la reducción de costos de manejo de carga a cifras anteriormente impensables. La automatización condujo a la desaparición de los terminales multipropósito y su remplazo por terminales especializados. Los grandes puertos ya no son otra cosa que agrupaciones de terminales, cada uno especializado en el manejo de un tipo de carga y "clusters" industriales y comerciales. Solo los países más atrasados tecnológicamente siguen manipulando todo tipo de cargas en un mismo terminal.

La automatización en el manejo de la carga convirtió las economías de escala en el paradigma competitivo para el transporte y condujo a un crecimiento acelerado en el tamaño de los buques. Es así como en 1986 se construyó el primer buque porta contenedores post Panamax y ya en 1997 el 90 por ciento de la capacidad de transporte de contenedores ordenados a los astilleros era en buques post Panamax y el promedio de los buques en uso era de unos 6.000 TEU. Uno de estos buques que hacía seis escalas en su ruta, al eliminar tres se ahorra entre 200.000 y 250.000 dólares por viaje. Por esto, al aumentar el tamaño los buques, los armadores tratan de reducir el número de toques utilizando servicios alimentadores hacia los puertos concentradores, de transbordo, "Hub" o pivote, que necesariamente deben ser de aguas profundas, es decir, sin restricciones para cualquier tamaño de buque. Actualmente ya navegan los buques de 15.000 TEU. El mismo proceso siguieron los buques para el transporte de carga a granel. Este proceso necesariamente obligó a desarrollar una nueva concepción sobre el papel de los puertos en el comercio global.<sup>1</sup>

"Teniendo en cuenta su desempeño dentro de las redes globales de transporte, se ha desarrollado una clasificación con cuatro categorías de puertos: puertos pivote globales, concentradores o centros de carga, puertos regionales y puertos menores"<sup>2</sup>

"Es así como los puertos pivote son aquellos que, utilizando su posición geográfica, los calados, las áreas disponibles y los servicios complementarios, se han convertido en nodos de las redes globales. Los demás puertos se clasifican según su posición relativa en las redes secundarias y su conectividad con las redes globales, a través de los puertos pivotes."<sup>3</sup>

Dentro de esta concepción de red global de transporte, es claro que el costo de los fletes es inversamente proporcional a los volúmenes de carga en cada trayecto y entre más bajo sea el nivel jerárquico del puerto, menores las economías de escala utilizables y mayor el número de transbordos, por tanto, mayores los fletes a pagar.

Un país como Colombia, en una situación geográfica privilegiada, muy cerca de las rutas ecuatoriales y norte-



Foto: Puerto Rashid-Dubai.

Foto: Puerto de Hamburgo.



sur, se coloca en la situación paradójica de quedar cada vez más lejos de ellas por la jerarquía de sus puertos. Naturalmente, su comercio internacional queda penalizado por un costo mayor de los fletes marítimos para poner sus productos en los mercados internacionales.

La única posibilidad de corregir la situación estructural creada por los errores de planeación portuaria, es construir un puerto de aguas profundas con vocación de convertirse en puerto pivote global. Como Colombia cuenta con la ventaja geográfica de tener costas frente a los dos océanos más grandes del planeta y de estar en el cruce de los ejes Norte-Sur y Este-Oeste, es claro

que su planeación portuaria, si existiera, debería contemplar dos puertos de aguas profundas.

A pesar de su extensión y abundancia de bahías y ensenadas, no es fácil encontrar un sitio en cada uno de los dos litorales adecuados para este propósito, especialmente por limitaciones de calado.

“El calado es – y aparentemente seguirá siendo- un factor decisivo en la competitividad de los puertos, y los costos de dragado, una limitación crítica en la recuperación de la inversión portuaria”<sup>4</sup> En Colombia, a partir de la promulgación de la Ley 1ª de 1991, se le asig-

cómo la mano del Estado introduce sesgos en el ordenamiento litoral. La concentración del noventa por ciento de la actividad portuaria en solo dos sitios, los puertos de aguas profundas, tendría el doble efecto de acceder a las economías de escala en el transporte marítimo, para reducir los costos de los fletes internacionales y proteger nuestros litorales. Puerto Bolívar es un puerto de aguas profundas pero únicamente para graneles.

En la costa Caribe se presentó un proyecto de la empresa privada para construir un puerto de aguas profundas y la concesión se autorizó a finales de 1991, pero cuando ya se procedía a iniciar la construcción, el gobierno de entonces le quitó por vía administrativa la concesión para adjudicársela a un grupo económico diferente que la tiene desde 1994, con convenientes prórrogas cada dos años, y que hasta el momento no ha movido una palada de tierra. Como simples ciudadanos debemos preguntarnos qué clase de intereses se mueven detrás de tamaños desafueros gubernamentales y cuál interés se defiende con tales decisiones.

En el Pacífico se propuso Málaga, prácticamente por substracción de materia, porque los sitios para puertos como el propuesto no son abundantes y la profundidad de esta bahía es excepcional, lo mismo que su conectividad con el interior, pero el gobierno decidió que fuera en Tribugá, que carece de vías terrestres de interconexión con el interior, y después de veinticinco años y millones de dólares en estudios parece haber llegado a la misma conclusión, que desde el principio era obvia.

El complemento natural para los dos puertos de aguas profundas es el canal seco, propuesto en la política portuaria de 1985, entre las costas chococanas del Caribe y el Pacífico, con sus respectivos puertos de transbordo, compuesto por un ferrocarril sin paradas intermedias, para evitar los movimientos de colonización en una región muy sensible por su biodiversidad, un oleoducto.

La alternativa es quedarnos en lo que estamos y tratar de mantener nuestra competitividad, cada vez más precaria, en los mercados globales reduciendo el salario de los trabajadores, negándoles la seguridad social y prestaciones mediante la informalidad y el “outsourcing” con cooperativas piratas.

nó al contribuyente el costo del dragado de todos los puertos y, por consiguiente, los promotores no tienen en cuenta este importantísimo factor de competitividad en la elaboración de sus proyectos. La polución de puertitos multipropósito a todo lo largo de los litorales, se cuentan alrededor de doscientas concesiones con este objeto, no hacen sino destruir el medio ambiente litoral, competir con ventaja, gracias al apoyo económico del Estado, con los usos alternos del litoral, como es la conservación de manglares y la biodiversidad, el turismo recreativo, las bellezas naturales, el aire limpio para la población, la pesca promueve la intervención arrasadora de los procesos litorales naturales. Es el típico caso de



Foto: Puerto de Singapur.

Foto: Puerto de Buenaventura.



<sup>1</sup> Sánchez Cortés Jaime “El Comercio Marítimo y Los Puertos” Editorial Libros en Red, 2009, página 264.  
<sup>2</sup> De Langen, Peter et al. “A stylized Port Hierarchy: a Theoretical and Empirical Exploration” Erasmus University, Rotterdam, 2002.  
<sup>3</sup> Sánchez Cortés Jaime. “El Comercio Marítimo y Los Puertos” Editorial libros en Red, 2009. Página 264.  
<sup>4</sup> Sánchez Cortés Jaime, “El comercio marítimo y los puertos”. Editorial libros en Red. 2009. Página 185.