

DOCUMENTOS DE TRABAJO SOBRE ECONOMIA REGIONAL

**DE COLPUERTOS A LAS SOCIEDADES
PORTUARIAS: Los puertos del Caribe
Colombiano, 1990-1999**

Por:

JOAQUIN VILORIA DE LA HOZ

Nº16

Octubre, 2000

**CENTRO DE ESTUDIOS
ECONOMICOS REGIONALES**



**BANCO DE LA REPUBLICA
CARTAGENA DE INDIAS**

La serie **Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional** es una publicación del Banco de la República – Sucursal Cartagena. Los trabajos son de carácter provisional, las opiniones y posibles errores son de responsabilidad exclusiva de los autores y no comprometen al Banco de la República ni a su Junta Directiva.

DE COLPUERTOS A LAS SOCIEDADES PORTUARIAS: Los puertos del Caribe Colombiano, 1990-1999

JOAQUIN VILORIA DE LA HOZ^{*}

Cartagena de Indias, Octubre de 2000

* El autor es economista del Departamento de Investigaciones Económicas del Banco de la República - Sucursal Cartagena. Para comentarios favor dirigirse al autor al teléfono : (5) 6601219, fax (5) 6600757, E-mail : jvilorde@banrep.gov.co

Trabajo presentado en el "II Simposio sobre la Economía de la Costa Caribe: las ciudades portuarias como polos de crecimiento", Cartagena de Indias, 5 y 6 de octubre de 2000. El autor agradece las correcciones y comentarios de Adolfo Meisel Roca, y la colaboración de Gabriel García Morales, Andrés Alcalá (Superintendencia General de Puertos), Dolly González (Departamento Nacional de Planeación), Jaime De la Cruz, Clímaco Silva, Manuel Buendía (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena), Reinaldo Escobar De la Hoz, Julián Palacio Salcedo, Adriana Isaza, Doménico Gallo (S.P.R. de Santa Marta), Capitán González, Tatiana Támara (S.P.R. de Barranquilla) y Tulio Hurtado (S.P.R. de Buenaventura).

TABLA DE CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN	1
II. ANTECEDENTES	2
a. La era de Colpuertos, 1959-1993	2
b. La reforma portuaria de 1991	5
III. LAS ZONAS PORTUARIAS DE SANTA MARTA, CARTAGENA Y BARRANQUILLA	9
a. Santa Marta	9
b. Cartagena	12
c. Barranquilla	15
IV. COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO DE CRUCEROS	18
a. Comercio exterior por los tres puertos del Caribe Colombiano, 1990-1999	18
b. Turismo de cruceros	28
c. El comercio exterior colombiano durante 1999	32
V. INDICADORES DE DESEMPEÑO	38
a. Desempeño operativo de la actividad portuaria colombiana	38
b. Tarifas y competencia entre puertos	40
VI. BENEFICIOS, INVERSIONES Y PROYECTOS PORTUARIOS	44
a. Beneficios económicos y financieros del nuevo sistema portuario	44
b. Inversiones en infraestructura portuaria, vial y ferroviaria	52
c. Nuevos proyectos portuarios en el Caribe Colombiano	55
VII. CONCLUSION	58
BIBLIOGRAFIA	60
ANEXOS	63

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1 : Terminales portuarios de comercio exterior en la zona de Santa Marta	11
Cuadro 2 : Muelles, embarcaderos y astilleros ubicados en Cartagena, 1999	14
Cuadro 3 : Muelles, embarcaderos y astilleros ubicados en Barranquilla, 1999	17
Cuadro 4 : Comercio exterior por cuatro puertos colombianos, 1990-1999	19
Cuadro 5 : Naves arribadas a las Sociedades Portuarias Regionales, 1996-1999	21
Cuadro 6 : Tráfico de contenedores en Colombia, 1995-1999 (en unidades)	22
Cuadro 7: Exportaciones e importaciones por zonas portuarias del Caribe y Del Pacífico, 1995-1999	25
Cuadro 8 : Evolución de las exportaciones por zonas portuarias y sociedades portuarias, 1995-1999 (en toneladas)	26
Cuadro 9 : Evolución de las importaciones por zonas portuarias y sociedades portuarias, 1995-1999 (en toneladas)	27
Cuadro 10 : Evolución del número de pasajeros y recalada de naves llegadas al Terminal de Cruceros de Cartagena, 1995-1999	30
Cuadro 11 : Principales productos importados y exportados por Colombia, 1999	32
Cuadro 12 : Principales productos importados y exportados por la Zona Portuaria de Santa Marta, 1999	33
Cuadro 13 : Principales productos importados y exportados por la Zona Portuaria de Cartagena, 1999	34
Cuadro 14 : Principales productos importados y exportados por la Zona Portuaria de Barranquilla, 1999	35
Cuadro 15 : Principales productos importados y exportados por la Zona Portuaria de Buenaventura, 1999	37
Cuadro 16 : Eficiencia bruta de las Sociedades Portuarias Regionales en 1998	38
Cuadro 17 : Desempeño operativo de las Sociedades Portuarias en Colombia	39
Cuadro 18 : Evolución de la carga de transbordo en Cartagena (número de contenedores, 1993 y 1999)	41
Cuadro 19 : Rendimiento neto de la inversión en Colpuertos y en las Sociedades Portuarias Regionales, 1992-1999 (millones de pesos constantes de 1998)	46
Cuadro 20 : Monto anual de contraprestaciones generadas por las Sociedades Portuarias, 1993-1999 (miles de dólares constantes de 1994)	48
Cuadro 21 : Balance costo-beneficio del proceso de privatización de los puertos marítimos (en millones de dólares)	51

Cuadro 22 : Inversiones en infraestructura vial y férrea de acceso a puertos, 1994-1999 (en millones de pesos de 1998)	53
--	----

INDICE DE GRAFICOS

Gráfico 1: Participación de Buenaventura y los tres puertos del Caribe en el volumen de comercio exterior, 1990-1999	20
Gráfico 2: Evolución del tráfico de contenedores en Cartagena y Buenaventura, 1995-1999 (en unidades)	24
Gráfico 3: Evolución y proyección del número de pasajeros arribados al Terminal de cruceros de Cartagena, 1995-2004	30
Gráfico 4: Participación de los principales productos exportados por Santa Marta, 1999 (medidos en toneladas)	34
Gráfico 5: Participación de los principales productos exportados por Cartagena, 1999 (medidos en toneladas)	35
Gráfico 6: Participación de los principales productos exportados por Barranquilla, 1999 (medidos en toneladas)	36
Gráfico 7: Participación de los principales productos exportados por Buenaventura, 1999 (medidos en toneladas)	37
Gráfico 8: Evolución de la carga de transbordo en Cartagena, 1993 (medido en contenedores)	42
Gráfico 9: Evolución de la carga de transbordo en Cartagena, 1999 (medido en contenedores)	42
Gráfico 10: Contraprestaciones generadas por las sociedades portuarias, 1993-1999 (miles de dólares constantes de 1994)	49

I. INTRODUCCION

La 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 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 otros países. 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 1ª de 1991. Los objetivos de la Ley 1ª 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 1ª 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, las Sociedades Portuarias y la conformación de empresas de operadores portuarios privados. El objetivo del presente trabajo consiste en presentar un balance de las concesiones portuarias de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena 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 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 1ª de 1991). La segunda parte del trabajo está referida a la descripción física de las tres zonas portuarias objeto del presente estudio (Santa Marta, Barranquilla y Cartagena). 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 Sociedades Portuarias con respecto a los resultados en la era de Colpuertos. El trabajo cierra con una sección en la cual se analizan los beneficios y costos de la reforma del sistema portuario colombiano.

II. 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 1990.¹

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 era 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

¹ Contraloría General de la República, "Quién se beneficia de Colpuertos?", Informe Financiero, Bogotá, junio, 1990, pp. 38 y 44.

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 1ª de 1991, el sistema portuario colombiano estaba compuesto por puertos públicos y muelles y puertos privados. Los primeros eran administrados por la Empresa Puertos de Colombia (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, Ecopetrol, Colterminales, entre otros. Los puertos privados estaban localizados en zonas fuera de la jurisdicción de Colpuertos y movilizaban banano, carbón e hidrocarburos.²

² Departamento Nacional de Planeación, Plan de expansión portuaria, Documento DNP-2550, Santafé de Bogotá, septiembre 4, 1991, p. 2.

b) La reforma portuaria de 1991

La crisis administrativa y financiera de la Empresa Puertos de Colombia (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.³

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 1ª 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 1ª 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 Superintendencia General de Puertos y las Sociedades Portuarias, y autorizar la constitución de empresas de operadores portuarios. Cada uno de estos puntos se explican a continuación:

³ Contraloría General de la República, Op. Cit., p. 47.

i) La Ley ordenó la liquidación de la Empresa Puertos de Colombia, 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.

ii) 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 su deuda interna y externa. Los recursos del fondo tendrían como origen las apropiaciones presupuestales, las ventas de acciones de las sociedades portuarias que hiciera la Nación y la parte de las tarifas cobrada por las sociedades portuarias oficiales por el uso de su infraestructura.⁴

Con base en la Ley 1ª 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

⁴ Ley 1ª de 1991, Artículos 35-37.

de 1991 a \$ 2.5 billones en diciembre de 1999.⁵ 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).

iii) Se creó la Superintendencia General de Puertos (SGP), ente vigilante de las sociedades portuarias, adscrita al Ministerio de Transporte. Entre sus funciones está vigilar el cumplimiento de la normatividad dictada para las sociedades portuarias y los usuarios de puertos; cobrar a las sociedades portuarias 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 construir y operar embarcaderos; clasificar y calificar a los operadores portuarios, entre otras funciones.⁶

iv) Se crearon las Sociedades Portuarias, 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

⁵ Israel Fainboim, "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, Santafé de Bogotá, 1997, pp. 9 y 10; Semana, Santafé de Bogotá, 12 de febrero del 2000.

⁶ Ley 1ª de 1991, Artículo 27.

cinco Sociedades Portuarias Regionales; 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 de que entrara en vigencia la Ley 1ª de 1991 han sido respetadas, pero una vez expire su vigencia deben convertirse en Sociedades Portuarias.

El 13 de diciembre de 1993 el Presidente de la República Cesar Gaviria hizo entrega oficial del manejo de los puertos de Santa Marta, Cartagena y Barranquilla a sus respectivas Sociedades Portuarias Regionales. Estas son empresas de carácter mixto con participación mayoritaria del sector privado. Los socios fundadores de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla fueron 74, entre navieros, agentes de aduana, operadores portuarios, otras empresas privadas, el departamento del Atlántico y la Nación. Por su parte, los socios fundadores de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta fueron 60, entre empresas bananeras, navieros, otros empresarios, el Departamento del Magdalena y el Distrito de Santa Marta. La SPR de Cartagena cuenta con 40 socios, entre los que se destacan la Alcaldía de Cartagena, Flota Mercante Gran Colombiana, Federación Nacional de Cafeteros, Inversiones Salas Araujo & Cía., varios bancos privados y almacenes de depósito, entre otros.

v) 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, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.⁷

En el nuevo esquema, los operadores portuarios gozan de libertad de tarifas, las cuales no son controladas por la Superintendencia General de Puertos (SGP) ni por las Sociedades Portuarias Regionales: “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”.⁸ 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 Sociedades Portuarias Regionales de Cartagena y Santa Marta fueron autorizadas por la Superintendencia General de Puertos para desempeñarse como Operadores Portuarios.

III. LAS ZONAS PORTUARIAS DE SANTA MARTA, CARTAGENA Y BARRANQUILLA

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

⁷ Ley 1ª de 1991, Artículo 5, numeral 5.9.

⁸ Superintendencia General de Puertos, “Procesos de privatización de los puertos en Colombia”, mimeo, Santafé de Bogotá, 1999, p. 17.

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 Sociedad Portuaria Regional 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 \$18.191.336 de dólares, de los cuales \$11.001.478 de dólares corresponden al pago por utilización de Línea de Playa, bajamar y vigilancia ambiental y \$7.189.858 de dólares al uso de la infraestructura de la liquidada Empresa Puertos de Colombia (Colpuertos).⁹

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 m² y el área de patios de 75.538 m². Cuenta con 20 silos y 9 entresilos, con una capacidad de almacenamiento de

⁹ Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, Informe anual 1999, Santa Marta, 2000, pp. 13-14.

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

Terminales portuarios de comercio exterior en la zona de Santa Marta

Terminal	Especialidad portuaria	Tipo de servicio
S.P.R. 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, Situación portuaria en Colombia, Santafé de Bogotá, 1998, p. 20.

El plan de expansión de la Sociedad Portuaria 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 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.¹⁰ 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.

¹⁰ Alcaldía Mayor de Santa Marta, Plan de Ordenamiento Territorial 2000-2009, Santa Marta, 2000.

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.¹¹

En Cartagena hay 54 muelles o embarcaderos (incluidos los astilleros), de los cuales cerca de 20 adelantan actividades de comercio exterior, entre ellos la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (Véase 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 Marítimo 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 \$13.994.852 de dólares a valor presente, de los cuales \$4.850.434 de dólares corresponden a la utilización de la línea de playa, bajamar y vigilancia ambiental y \$9.144.418 de dólares al uso de los activos de la liquidada Empresa Puertos de Colombia (Colpuertos).¹²

¹¹ Universidad del Norte – Cormagdalena, Plan de restauración ambiental de los ecosistemas degradados del área de influencia del Canal del Dique, Estudio de factibilidad – Resumen, Barranquilla, 1999, p. 4.

¹² Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, “Asamblea general de accionistas”, Cartagena, marzo 19, 1999; “Estados financieros consolidados”, Cartagena, febrero 18, 2000.

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 pavimentados de 57.972 m² y sin pavimentar de 37.210 m². La SPR de Cartagena se ha convertido en el más dinámico terminal colombiano para el arribo de buques de crucero 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 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 sociedades portuarias establecieran las suyas.¹³

¹³ La República, junio 24, 1994, p. 8-B.

Cuadro 2

Muelles, embarcaderos y astilleros ubicados en Cartagena, 1999

Muelles de Carga general	Muelles Prods. químicos	37. Muelle de los Pegasos
1. Sociedad Portuaria Regional de Cartagena	19. Petroquímica de Col.	38. Marina Santa Cruz
2. Muelles El Bosque S.A.	20. Dexton	39. Marina Todomar
3. Contecar	21. S.P. Mamonal (Abocol)	40. Club de pesca
4. H.A. Trading (Zona Fr.)	22. Colterminales	41. Club Náutico
Muelles de cabotaje	23. Dow Química de Col.	42. Marina El Bosque
5. Almagrán	24. Colklinker (cemento y carbón)	Astilleros
6. Resenal	25. Algranel	43. Conastil
7. Almadelco	26. Alcalis de Colombia	44. Astilleros Vikingos
8. Transpetrol	Muelles pesqueros	45. Astillero Naval
9. Interoceánica	27. C. I. Antillana	46. Astilleros Cartagena
10. Naviera Costa Brava	28. C. I. Océanos	47. Ferrocem
11. Arrocería Nacional	29. Muelles Vikingos	Otras actividades
Muelles petroleros	30. Coapesca	48. Base Naval
12. Mobil de Colombia	31. Explopesca	49. Muelle de Coremar-Remolcadores
13. Codimobil	32. Atunes de Colombia	50. Sipsa
14. Refinería de Ecopetrol	33. Pescalti	51. Remolcar
15. Ecopetrol-Nestor Pineda	34. Frigopesca	52. Procemar
16. Esso Colombiana Lub.	Muelles de turismo	53. Malterías de Colombia
17. Esso Colombiana Combustible	35. Terminal de Cruceros de la SPRC	54. José Roberto Fuentes
18. Texaco	36. Muelle de Edurbe	

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

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 barcazas 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 m², los patios para almacenaje 150.000 m², de graneles líquidos 4.000 m², bodegas 36.000 m², vías de acceso 130.000 m² y la plataforma del muelle marítimo 12.000 m². La capacidad del terminal es de 2.817.445 toneladas/año, y se podría optimizar a 3.576.544 toneladas/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 frente 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.¹⁴

En Barranquilla, además de los muelles de la Sociedad Portuaria Regional, están ubicados los de Monómeros Colombo-Venezolanos, Cementos del Caribe, Inversiones Sredni, Colterminales, Zona Franca, Carbonera Milpa y Atlantic Coal de Colombia (Véase 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).¹⁵

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

¹⁴ Elsa M. Noguera, “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, N° 197, Barranquilla, 1998.

¹⁵ Israel Fainboim, Op. Cit., p. 31.

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.¹⁶

Cuadro 3

Muelles, embarcaderos y astilleros ubicados en Barranquilla, 1999

Muelles de Carga general	12. Monómeros – 3	Astilleros
1. Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla	13. Union Carbide-Shell	24. Club de Pesca - Puerto Veranillo
Muelles de cabotaje	14. Colterminales-Gracetales	25. Las Flores
2. Inversiones García	Muelles carboneros	26. Imsa Andina
3. Postobón	15. Atlantic Coal – SPRB	27. Naviera Fluvial Colombiana
4. Quintal	16. Carbomilpa	28. La Loma
5. Sredni - Siderúrgica del Norte	Muelles pesqueros	29. Astilleros Magdalena
6. Agromar	17. El Proveedor	30. Costa Norte
7. Cormagdalena	18. El propio Pargo	31. Astilleros Charry
Muelles Cementeros	19. Donde Marcelo	32. Renaval
8. Cementos Caribe – Principal (cemento, carbón)	20. Contra viento y marea	33. Setecnaval
9. Cementos Caribe - 2	21. El Nuevo Tambo	Otras actividades
Muelles Prods. químicos	Marinas	34. Servilancha
10 Monómeros-principal	22. Corporación Club de Pesca	35. Aquamar
11. Monómeros – 2	23. Yatch Club de Barranquilla	36. Obras Bocas de Ceniza - Cormagdalena

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, Situación portuaria en Colombia, Santafé de Bogotá, 1998, p. 16.

En 1998 el sistema portuario colombiano contaba con 122 instalaciones: 5 Sociedades Portuarias Regionales (Santa Marta, Barranquilla, Cartagena,

¹⁶ Universidad del Norte – Haskoning B.V. - Cormagdalena, “Diseño de las obras fluviales de profundización del canal de acceso a los terminales portuarios de Barranquilla – Río Magdalena”, Barranquilla, 1999, p. 15.

Buenaventura y Tumaco), 9 Sociedades Portuarias de Servicio Público, 7 Sociedades Portuarias Privadas de Servicio Privado, 44 Muelles Homologados, 10 muelles de cabotaje para embarcaciones menores y 47 embarcaderos con “otras facilidades portuarias”.¹⁷

IV. COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO DE CRUCEROS

a) Comercio exterior por los tres puertos del Caribe Colombiano, 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 1998.¹⁸

El comercio exterior movilizado en 1990 por las cuatro principales Sociedades Portuarias Regionales de Colombia (Buenaventura, Santa Marta, Cartagena y Barranquilla) fue de 5.500.000 toneladas y diez años después (1999) esta cifra se duplicó al llegar a 10.600.000 toneladas (Véase Cuadro 4). La tasa de crecimiento más alta se presentó en el período 1991/92 con el 52.5% y la caída más dramática entre 1998/99 (-10%), como consecuencia de la crisis económica que vivió el país desde 1998.

¹⁷ Departamento Nacional de Planeación, Plan de acción para el sector portuario, Documento Conpes 2782, Departamento Nacional de Planeación, Santafé de Bogotá, 1995, p. 1; Plan de expansión portuaria 1998-1999, Documento Conpes 2992, marzo 4 de 1998, p. 1.

¹⁸ Consorcio Louis Berger International Inc. – Colasesores Ltda., Estudio para el establecimiento de modelos tarifarios y criterios de control de las tasas de las Sociedades Portuarias, Resumen ejecutivo, Corpes de Occidente, Pereira, 1998, p. 37.

De las cuatro SPR's, 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.

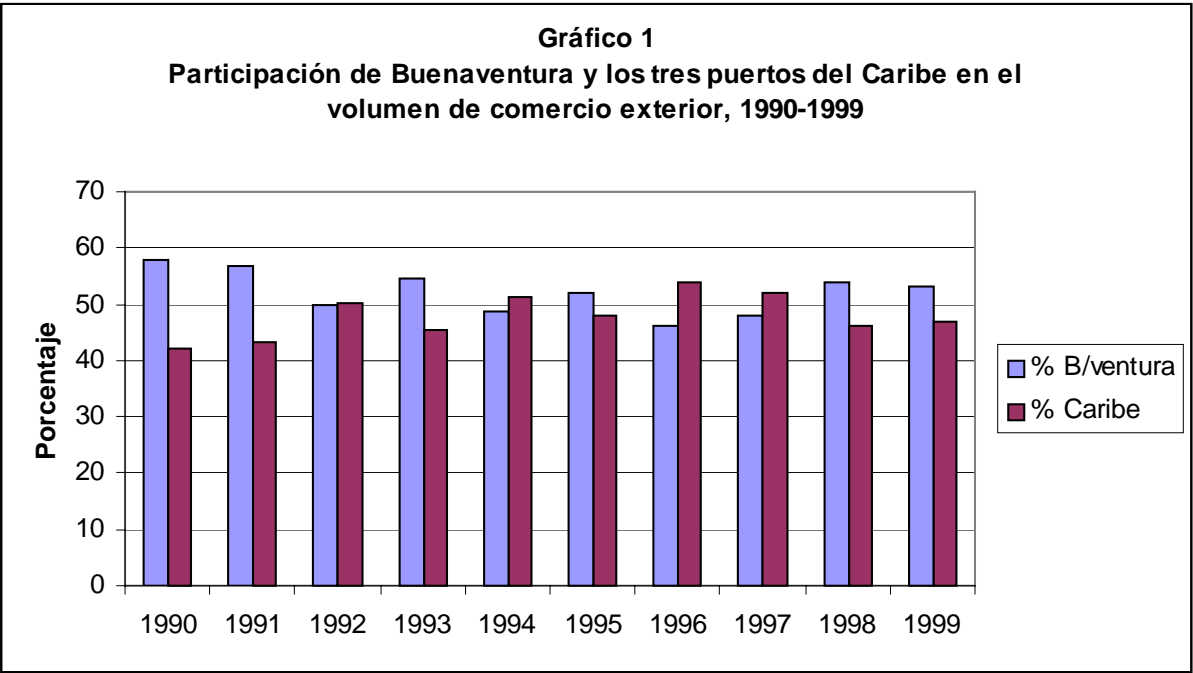
Cuadro 4
Comercio exterior por cuatro puertos colombianos, 1990-1999
(en toneladas)

Años	Barranquilla			Cartagena			Subtotal
	(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	1.330.831,0
1991	287.387,0	184.665,0	472.052,0	483.949,0	461.902,0	945.851,0	1.417.903,0
1992	628.935,0	276.074,0	905.009,0	690.039,0	550.098,0	1.240.137,0	2.145.146,0
1993	673.963,0	46.567,0	720.530,0	663.239,0	469.151,0	1.132.390,0	1.852.920,0
1994	987.554,0	49.132,0	1.036.686,0	850.853,0	470.751,0	1.321.604,0	2.358.290,0
1995	880.225,0	49.901,0	930.126,0	790.033,0	415.998,0	1.206.031,0	2.136.157,0
1996	1.045.322,0	128.072,0	1.173.394,0	943.392,0	580.161,0	1.523.553,0	2.696.947,0
1997	1.209.195,0	117.304,0	1.326.499,0	1.027.314,0	437.899,0	1.465.213,0	2.791.712,0
1998	1.282.503,0	142.097,0	1.424.600,0	829.859,0	356.211,0	1.186.070,0	2.610.670,0
1999	1.180.499,0	215.661,0	1.396.160,0	635.515,0	401.930,0	1.037.445,0	2.433.605,0
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

NOTA: (M) = Importaciones, (X) = Exportaciones.

FUENTE: Israel Fainboim, *Op. Cit.*, pp. 35-39; Superintendencia General de Puertos, *Anuario – 1999*, Santafé de Bogotá.

En promedio, durante los diez años de estudio (1990-1999) los tres puertos de la región 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.



Si se mide por tonelada, de las tres Sociedades Portuarias Regionales de la Costa Caribe, la de Santa Marta fue la que más participó en el movimiento de comercio exterior en 1999 (2.500.000 toneladas), seguida en su orden por Barranquilla (1.400.000 toneladas) y Cartagena (1.037.000 toneladas), 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 los

diez 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 Sociedades Portuarias Regionales 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 (Véase 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 estancamiento 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 fuera inferior en 109 naves al de 1996.

Cuadro 5

Naves arribadas a las Sociedades Portuarias Regionales, 1996-1999

Sociedades Portuarias Regionales	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: Superintendencia General de Puertos, Anuario -1999, Santafé de Bogotá.

El movimiento portuario también puede medirse a partir del tráfico de contenedores, ya sea por unidades o por toneladas. 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).

Cuadro 6

Tráfico de contenedores en Colombia, 1995-1999 (en unidades)

Puerto	1995	1996	1997	1998	1999
S.P.R. Cartagena	76.842,00	100.804,00	137.701,00	166.544,00	198.445,00
S.P.R. Buenaventura	99.212,00	112.735,00	127.172,00	176.357,00	168.489,00
S.P.R. Barranquilla	17.416,00	24.150,00	31.674,00	44.783,00	54.447,00
S.P.R. Santa Marta	4.411,00	4.874,00	4.006,00	17.945,00	39.800,00
S.P. Muelles El Bosque	25.179,00	22.387,00	28.710,00	43.750,00	38.433,00
Terminal de Contecar	18.173,00	19.599,00	11.658,00	12.204,00	4.264,00
San Andres Isla			0,00	0,00	3.382,00
Carbocol Intercor	190,00	195,00	357,00	301,00	403,00
Compañía Puerto Mamonal		8,00	20,00	41,00	94,00
Fondo Rotatorio			4,00	20,00	92,00
Zona Franca Cartagena	1.085,00	566,00	308,00	7,00	11,00
TOTAL	241.423,00	284.744,00	341.302,00	461.945,00	507.860,00

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, Anuario -1999, Santafé de Bogotá.

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 Sociedades Portuarias 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

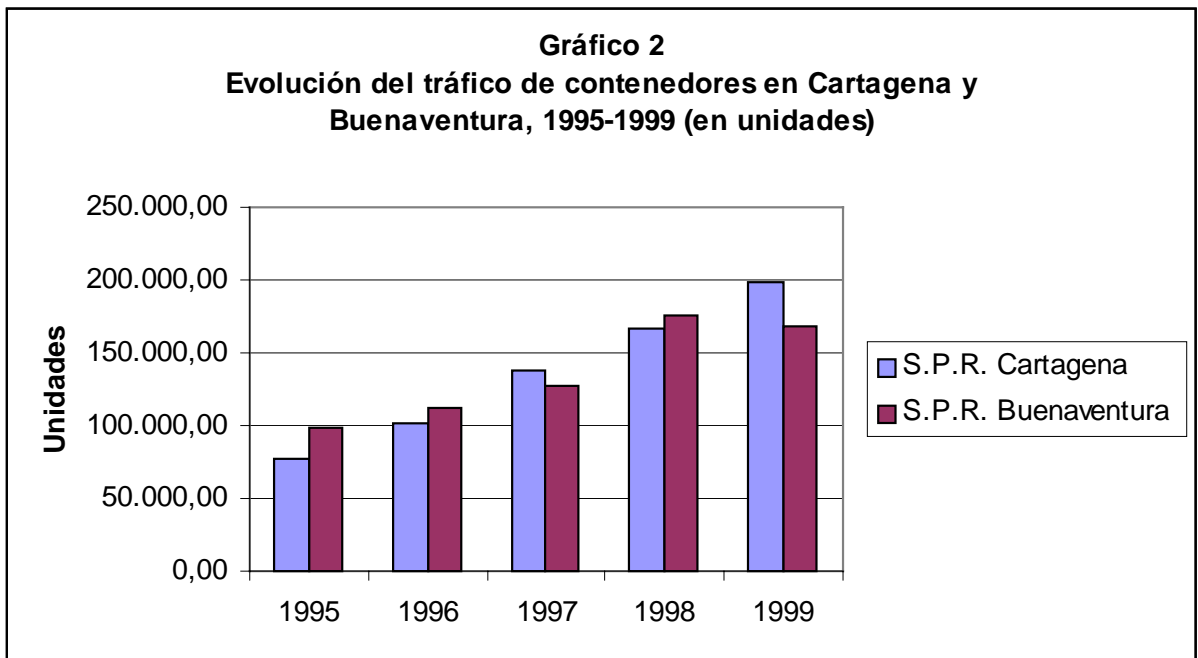
portuaria de Cartagena generó un mayor movimiento de contenedores que las de Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta.

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 teus/año (contenedores).¹⁹ 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.

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 por 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 once millones de toneladas cada una, mientras en 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 (véase Anexo 1).

¹⁹ Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, Asamblea general de accionistas, Cartagena, marzo 19, 1999.



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

EXPORTACIONES POR ZONAS PORTUARIAS DEL CARIBE Y DEL PACIFICO, 1995-1999 (en toneladas)							
ZONAS PORTUARIAS \ AÑO	1995	1996	1997	1998	1999	1995-1999	%
ZONAS PORTUARIAS DEL CARIBE	40.187.079	50.514.763	50.930.668	58.249.280	63.605.591	263.487.380	96
ZONAS PORTUARIAS DEL PACIFICO	1.570.707	2.400.867	2.554.616	2.608.964	2.471.339	11.606.494	4
TOTAL	41.757.786	52.915.630	53.485.284	60.858.244	66.076.930	275.093.874	100
IMPORTACIONES POR ZONAS PORTUARIAS DEL CARIBE Y DEL PACIFICO, 1995-1999 (en toneladas)							
ZONAS PORTUARIAS DEL CARIBE	6.993.066	7.573.162	8.294.561	8.052.633	6.845.909	37.759.331	63
ZONAS PORTUARIAS DEL PACIFICO	3.724.190	4.206.958	4.391.847	5.207.670	4.370.899	21.901.564	37
TOTAL	10.717.256	11.780.120	12.686.408	13.260.303	11.216.808	59.660.895	100

FUENTE: Superintendencia General de Puertos 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 toneladas, seguido por Buenaventura con 1.435.000 toneladas. Igual situación se presentó en los años 1997 y 1998, pero ya para 1999 el puerto de Buenaventura superó en 200.000 toneladas las exportaciones realizadas a través de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, como consecuencia de la caída de las exportaciones de carbón por este último puerto. Las exportaciones por las Sociedades Portuarias de Cartagena y Barranquilla fueron significativamente inferiores a las realizadas por Santa Marta y Buenaventura.

En el período 1995-1999 las sociedades portuarias de mayor movimiento exportador en las tres ciudades fueron los puertos carboneros, petroleros y cementeros. Por el contrario, las importaciones se adelantaron mayoritariamente por otros muelles como las tres SPR, Monómeros Colombo-Venezolanos y Petroquímica, además de Ecopetrol. Por la zona portuaria de Barranquilla, el muelle de Cementos del Caribe fue el de mayor volumen exportador durante el período completo 1995-99, seguido por *Atlantic Coal* de Colombia (1995-96) y la SPR (1997-99).

Cuadro 8

**Evolución de las exportaciones por zonas portuarias y sociedades portuarias,
1995-1999 (en toneladas)**

ZONA PORTUARIA	1995	1996	1997	1998	1999
Zona Portuaria de Barranquilla					
Sociedad Portuaria Regional 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 Monomeros 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
TOTAL	1.265.170,00	1.113.856,00	1.006.170,00	1.203.035,05	1.297.758,06
Zona Portuaria de Buenaventura					
Sociedad Portuaria Regional 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
TOTAL	1.570.707,00	1.435.341,00	1.468.806,00	1.601.368,20	1.674.305,35
Zona Portuaria de Cartagena					
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
Sociedad Portuaria Regional 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
Malterías 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
TOTAL	5.034.703,00	8.023.894,00	6.019.952,00	6.014.824,67	7.472.625,70
Zona Portuaria de Santa Marta					
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
Sociedad Portuaria Regional Santa Marta	1.413.369,00	1.917.856,00	1.781.268,00	1.660.242,55	1.473.411,93
TOTAL	3.784.210,00	8.663.677,00	10.737.389,00	11.033.115,55	10.040.879,09
Otras zonas portuarias	30.102.996,00	33.678.862,00	34.252.967,00	41.005.900,42	45.591.361,50
TOTAL NACIONAL	41.757.786,00	52.915.630,00	53.485.284,00	60.858.243,89	66.076.929,70

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, Anuario -1999, Santafé de Bogotá.

Cuadro 9
Evolución de las importaciones por zonas portuarias y sociedades portuarias,
1995-1999 (en toneladas)

Zona y Sociedad Portuaria	1995	1996	1997	1998	1999
Zona Portuaria de Barranquilla					
Sociedad Portuaria Regional 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 Monomeros 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
TOTAL	1.777.676,00	2.061.675,00	2.316.680,00	2.443.220,03	2.291.347,28
Zona Portuaria de Buenaventura					
Sociedad Portuaria Regional 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
TOTAL	3.724.190,00	4.206.958,00	4.391.847,00	5.207.670,35	4.370.899,08
Zona Portuaria de Cartagena					
Emp. 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
Sociedad Portuaria Regional 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 Prods. 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
TOTAL	2.610.799,00	2.991.878,00	2.987.430,00	2.681.940,69	2.186.040,68
Zona Portuaria de Santa Marta					
Sociedad Portuaria Regional Santa Marta	963.780,00	1.234.778,00	1.246.261,00	1.158.316,87	1.050.359,22
Emp. Colombiana de Petroleos (Ecopetrol)	1.240.000,00	954.360,00	1.276.358,00	1.215.513,00	605.178,00
TOTAL	2.203.780,00	2.189.138,00	2.522.619,00	2.373.829,87	1.655.537,22
Otras zonas portuarias	400.811,00	330.471,00	467.832,00	553.642,55	712.983,74
TOTAL NACIONAL	10.717.256,00	11.780.120,00	12.686.408,00	13.260.303,49	11.216.808,00

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, Anuario -1999, Santafé de Bogotá.

En Cartagena los muelles mas exportadores durante los cinco años fueron Ecopetrol y Colclinker, mientras en Santa Marta fueron 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 actividad como un negocio rentable para la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. El turismo de cruceros genera en la ciudad tres tipos de actividades económicas:

i) 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 anti-oxidante para el buque y otras labores de mantenimiento; ii) 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; iii) 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.²⁰

Al utilizar los promedios de desembolsos por pasajero en Cartagena, se estimó para 1995 que la contribución económica directa de los cruceros fluctuó entre 8 y 17 millones de dólares.²¹ Para 1999 los ingresos por turismo de crucero en Cartagena se estimaron en \$18.000.000 de dólares, que resulta de multiplicar el consumo promedio de cada pasajero (US\$ 100) por el número de turistas llegados al terminal de cruceros (178.586 pasajeros). En realidad, estos cien dólares 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%.

²⁰ Entrevista con Clímaco Silva, Director del Terminal de Cruceros de la SPR de Cartagena, 29 de mayo de 2000.

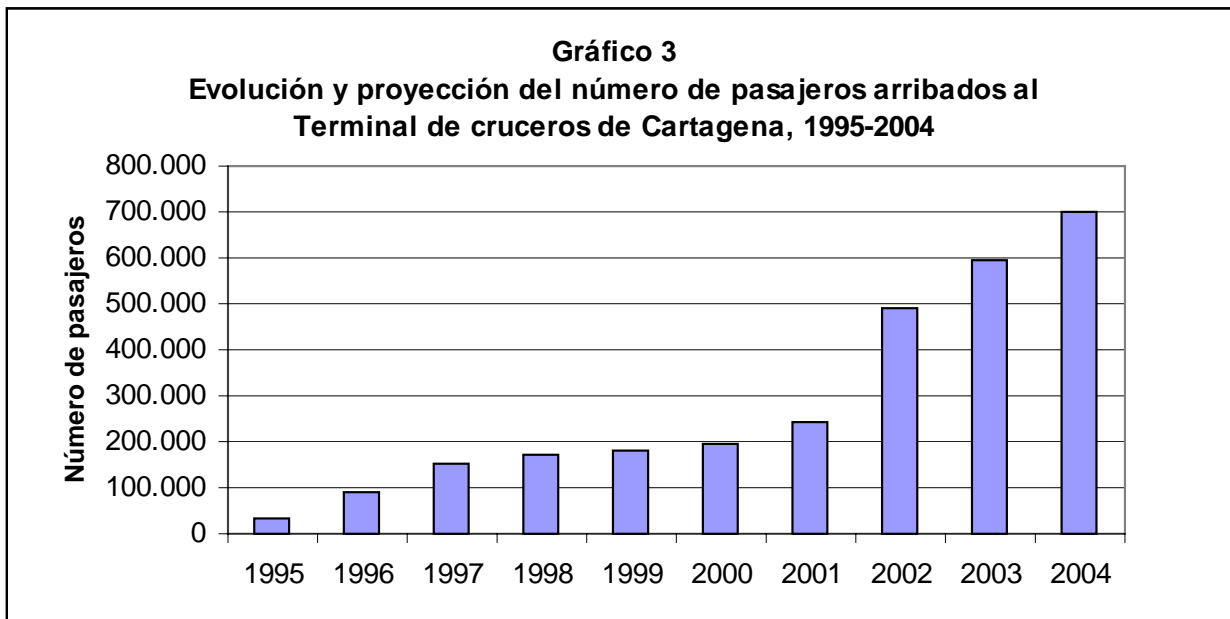
²¹ Sociedad Portuaria de Cartagena, "Resultados y tendencias de la industria de cruceros en Cartagena de Indias", Documento interno, s.f.

Cuadro 10

Evolución 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	171,79%	88.714	162,05%
1997	125	17,92%	153.557	73,09%
1998	166	32,80%	169.639	10,47%
1999	163	-1,81%	178.586	5,27%
2000	178	9,20%	196.440	10%
2001	223	25,28%	245.000	24,72%
2002	361	61,88%	490.380	100%
2003	413	14,40%	594.300	21,19%
2004	465	12,59%	698.000	17,45%

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.



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.

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 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 5.200.000 dólares 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, permitirá 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 fueron 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

Principales productos importados y exportados por Colombia, 1999 (en toneladas)

PRODUCTOS IMPORTADOS	Toneladas	%	PRODUCTOS EXPORTADOS	Toneladas	%
Productos Químicos industriales	1.689.283,05	15	Petróleo	30.168.523,78	46
Maíz	1.641.866,53	15	Carbón	29.016.282,53	44
Petróleo y sus derivados	1.184.182,41	11	Banano	1.964.634,95	3
Trigo	965.470,09	9	Cemento	1.428.602,52	2
Fosfatos y Cloruros	637.787,27	6	Azúcar y preparados	784.349,85	1
Soya	603.243,64	5	Café	734.989,46	1
Acero	325.074,23	3	Clinker	334.371,38	0,8
Papel y cartón	246.640,57	2	Hulla Coque y Briquetas	127.620,70	0,3
Materia Prima en General	243.956,60	2	Melasa	115.857,37	0,3
Laminas, hojalatas	161.608,55	1	Vidrios	97.692,24	0,1
Cebada y malta	165.371,00	1	Aceites y Grasas	94.620,93	0,1
Otros Productos	3.352.324,06	30	Otros Productos	1.209.383,99	1,4
TOTAL	11.216.808,00	100	TOTAL	66.076.929,70	100

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, Anuario -1999, Santafé de Bogotá.

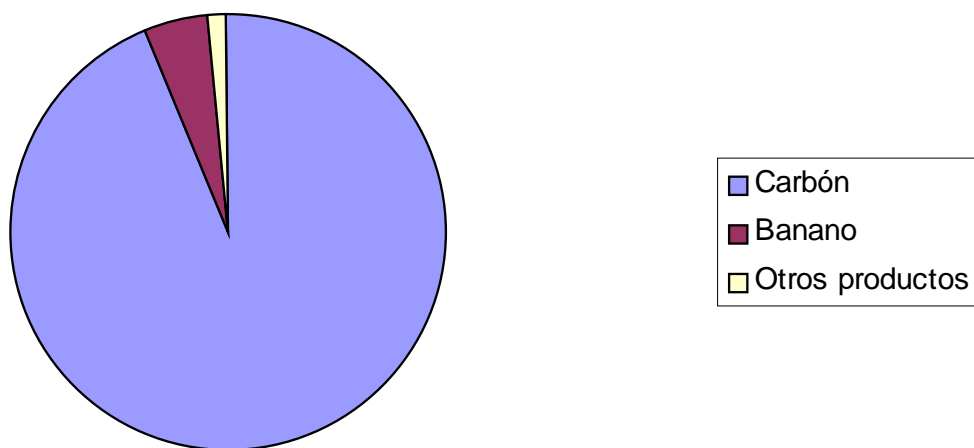
Cuadro 12
Principales productos importados y exportados por la Zona Portuaria
de Santa Marta, 1999 (en toneladas)

PRODUCTOS IMPORTADOS	Toneladas	%	PRODUCTOS EXPORTADOS	Toneladas	%
Petroleo y sus derivados	605.178,00	37	Carbón	9.437.358,50	94
Maiz	445.131,11	27	Banano	458.274,73	4,6
Soya	145.003,35	9	Café	75.681,03	0,8
Papel y carton	96.726,04	6	Aceites y Grasas de origen vegetal	45.225,50	0,5
Trigo	67.858,46	4	Clinker	7.500,00	0,1
Cebada y malta	52.050,77	3	Productos quimicos	2.423,44	0,000
Otros Productos quimicos	38.305,97	2	Articulos de fibra textil	2.011,85	0,000
Acero	37.934,30	2	Equipos generadores de fuerza	1.968,86	0,000
Barita	32.458,40	2	Cemento	1.769,40	0,000
Maquinaria y equipos	16.208,39	1	Tuberias	927,08	0,000
Productos quimicos	14.411,89	1	Otros Productos quimicos	789,60	0,000
Otros Productos	104.270,54	6	Otros Productos	6.949,10	0,1
TOTAL	1.655.537,22	100	TOTAL	10.040.879,09	100

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, Anuario -1999, Santafé de Bogotá.

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 participación (37%), seguido por el maíz (27%). Las anteriores cifras indican que Santa Marta se ha venido convirtiendo en puerto carbonero de exportación y puerto petrolero de importación. El mercado cautivo de Buenaventura se evidencia en sus exportaciones mayores como azúcar y sus derivados, café excelso, melasa y papel, producidos en el Valle del Cauca y la región del occidente colombiano.

Gráfico 4
Participación de los principales productos exportados por Santa
Marta, 1999 (medidos en toneladas)

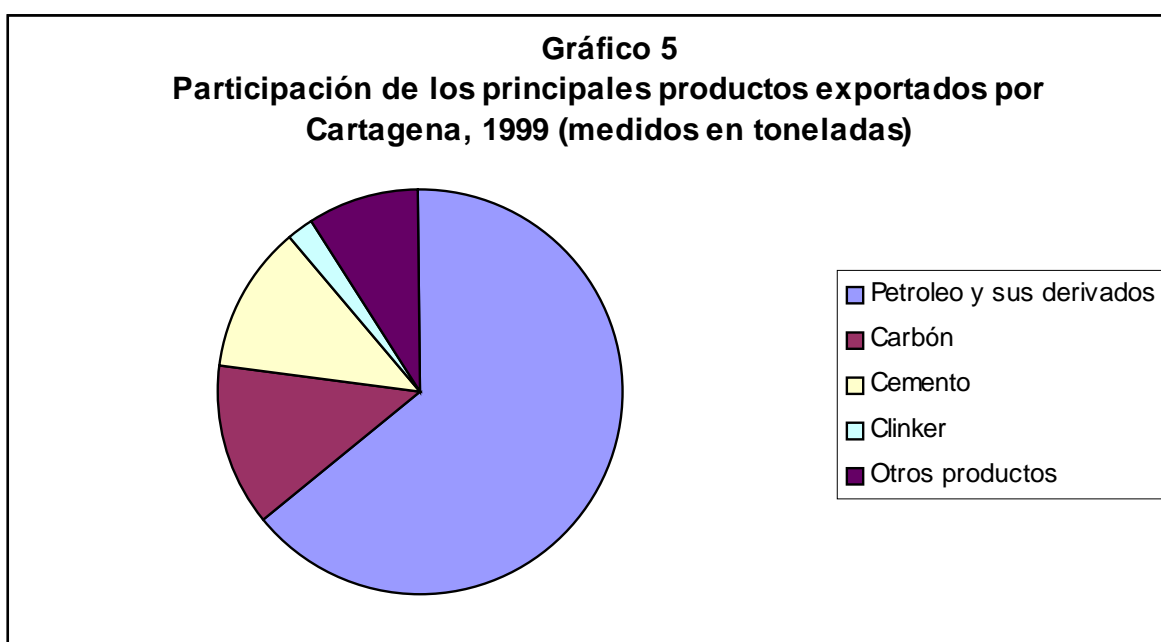


Cuadro 13
Principales productos importados y exportados por la Zona Portuaria
De Cartagena, 1999 (en toneladas)

PRODUCTOS IMPORTADOS	Toneladas	%	PRODUCTOS EXPORTADOS	Toneladas	%
Productos quimicos industriales	629.950,99	29	Petroleo y sus derivados	4.763.717,00	64
Petroleo y sus derivados	425.235,47	19	Carbón	966.138,00	13
Fosfatos y cloruros	159.223,00	7	Cemento	866.627,95	12
Cebada y malta	111.340,72	5	Clinker	131.402,62	2
Productos sinteticos	98.908,14	5	Productos sinteticos	88.287,34	1
Materia prima en general	90.500,36	4	Polietileno y materiales plasticos	64.676,71	1
Aparatos y artefactos electricos	43.811,35	2	Café	52.269,99	1
Aceites lubricantes	40.968,76	2	Productos quimicos industriales	53.327,42	1
Papel y carton	36.425,26	2	Vidrio	52.089,76	1
Acero	32.917,81	2	Ferroniquel	38.205,60	1
Cereales granos y sus preparados	24.152,86	1	Tuberias	27.841,30	0,0
Otros Productos	492.605,96	23	Otros Productos	368.042,01	5
TOTAL	2.186.040,68	100	TOTAL	7.472.625,70	100

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, Anuario -1999, Santafé de Bogotá.

Las exportaciones por las zonas portuarias de Cartagena y Barranquilla están menos concentradas que en Santa Marta: en Cartagena las exportaciones fueron de petróleo (64%), carbón (13%), cemento (12%) y otros productos (11%).

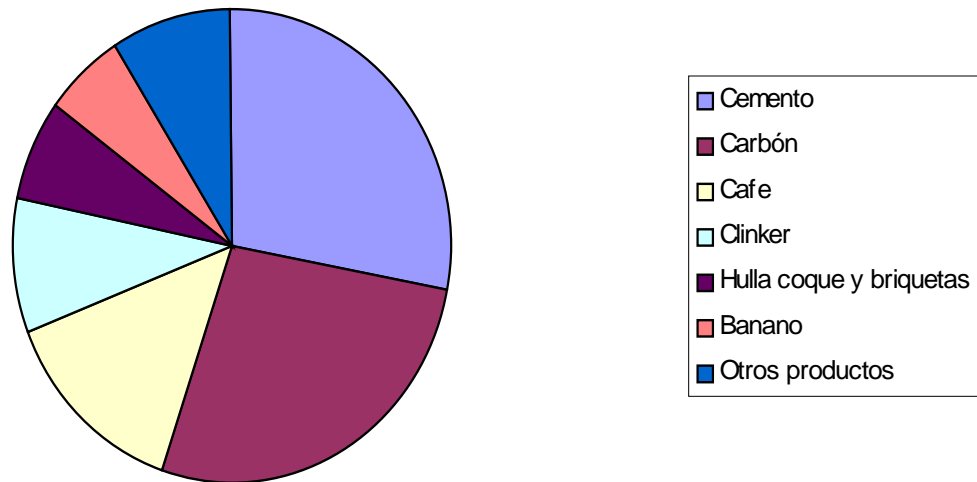


Cuadro 14
Principales productos importados y exportados por la Zona Portuaria De Barranquilla, 1999 (en toneladas)

PRODUCTOS IMPORTADOS	Toneladas	%	PRODUCTOS EXPORTADOS	Toneladas	%
Productos quimico	427.640,84	17	Cemento	362.302,00	28
Fosfatos y cloruros	366.109,00	14	Carbón	354.137,03	27
Acero	225.754,89	9	Cafe	187.339,00	14
Trigo	182.447,00	7	Clinker	119.014,00	9
Abonos manufacturados	113.994,73	4	Hulla coque y briquetas	93.725,54	7
Maíz	98.532,00	4	Banano	71.975,24	6
Aceites y grasas de origen vegetal	50.467,00	2	Aceites y grasas de origen vegetal	21.100,00	2
Escoria	44.133,00	2	Corcho y madera	21.865,00	2
Yeso	39.300,00	2	Azucar y preparados	15.664,00	1
Laminas y chapas metalicas	21.266,00	1	Herramientas	9.550,00	1
soya	20.658,00	1	Articulos de fibra textil	9.540,00	1
Otros Productos	1.001.044,82	39	Otros Productos	31.546,25	2
TOTAL	2.591.347,28	100	TOTAL	1.297.758,06	100

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, Anuario -1999, Santafé de Bogotá.

Gráfico 6
Participación de los principales productos exportados por
Barranquilla, 1999 (medidos en toneladas)



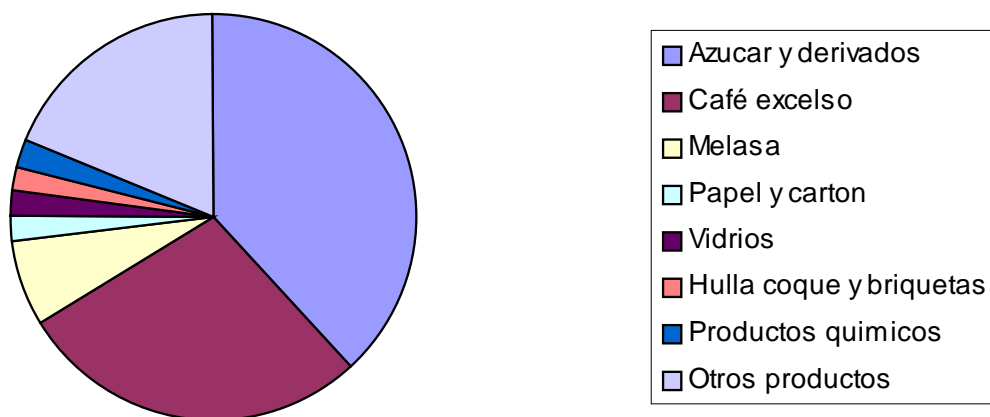
Por Barranquilla la diversificación fue aún mayor: seis productos participaron con el 90% de las exportaciones (cemento, carbón, café, clinker, hulla, coque y briquetas y banano). Por Barranquilla y Cartagena una parte considerable de las importaciones son los insumos de su sector industrial como productos químicos, fosfatos, cloruros y acero; otras importaciones considerables fueron petróleo y sus derivados, trigo, cebada, malta y maíz.

Cuadro 15
Principales productos importados y exportados por la Zona Portuaria
De Buenaventura, 1999 (en toneladas)

PRODUCTOS IMPORTADOS	Toneladas	%	PRODUCTOS EXPORTADOS	Toneladas	%
Maiz	1.098.203,42	25	Azucar y derivados	634.317,97	38
Trigo	715.164,18	16	Café excelso	475.954,90	28
Productos químicos inorgánicos	616.275,49	14	Melasa	115.857,37	7
Soya	437.488,29	10	Papel y carton	36.355,89	2
Laminas chapas y hojalatas	136.873,22	3	Vidrios	37.804,79	2
Materia prima en general	129.631,60	3	Hulla coque y briquetas	33.795,16	2
Frutas y legumbres	131.319,90	3	Productos quimicos	26.242,18	2
Fosfatos y cloruros	112.454,34	3	Otros productos quimicos	18.264,17	1
Pulpa y celulosa	84.655,27	2	Cobre y aleaciones	13.820,56	1
Cereales y granos	71.249,24	2	Materia en general no comestible	11.360,68	1
Repuestos en general	63.593,74	1	Aceites y grasas de origen vegetal	2.416,82	0,0
Otros Productos	773.990,39	18	Otros Productos	268.114,86	16
TOTAL	4.370.899,08	100	TOTAL	1.674.305,35	100

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, Anuario -1999, Santafé de Bogotá.

Gráfico 7
Participación de los principales productos exportados por
Buenaventura, 1999 (medidos en toneladas)



V. 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 diez 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.

Cuadro 16

Eficiencia bruta de las SPR en 1998 (toneladas/hora)

SPR	Carga General	Granel Sólido	Contenedores
Colpuertos (1990)	6.85	7.04	5.05
Barranquilla	8.03	21.53	6.02
Buenaventura	18.70	47.41	18.70
Cartagena	7.97	n.d.	24.75
Santa Marta	26.98	24.72	8.50

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, "Los puertos después de la reforma en cifras", ponencia, Santafé de Bogotá, 1999, s.n.

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 contenedores que en promedio se movilizan por buque atracado, sobre el tiempo promedio de estadía en el muelle.

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

Cuadro 17
Desempeño operativo de las Sociedades Portuarias en Colombia

Indicador	Epoca 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: Superintendencia General de Puertos, “Los puertos después de la reforma en cifras”, ponencia, Santafé de Bogotá, 1999, s.n.

En la época en que los terminales marítimos eran administrados por la empresa Puertos de Colombia (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 diez días. 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 diez a 1.5 días y las tarifas cayeron en más del 50% en un período de cinco años, a precios de 1999.

b) Tarifas y competencia entre puertos

A partir de 1993 la Superintendencia General de Puertos (SGP) determinó los lineamientos para el cálculo de las tarifas que deberían cobrar las Sociedades Portuarias, tomando como factores 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 sociedades portuarias. Desde 1997 se ha presentado cierta desregulación, en tanto se estableció que fueran las sociedades portuarias 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 Sociedades Portuarias ofrecen este servicio.²²

²² Consorcio Louis Berger International Inc. – Colasesores Ltda., Op. Cit.

Buenaventura es el puerto más costoso del país, si se mide por la operación de la grúa móvil (costo promedio por TEU, 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 encuentran en el promedio internacional de la Cuenca del Caribe, y en algunos casos más baratas que en Cristóbal (US\$ 293 por TEU), Kingston (US\$ 291) y Miami US\$ 225 (véase Anexo 6).²³ 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.²⁴

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).

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

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.

²³ Superintendencia General de Puertos, "Los puertos después de la reforma en cifras", mimeo, Santafé de Bogotá, 1999, s.n.

²⁴ Consorcio Louis Berger International Inc. – Colasesores Ltda., *Op. Cit.*, pp. 8-9.

Gráfico 8
Evolución de la carga de transbordo en Cartagena, 1993
(medido en contenedores)

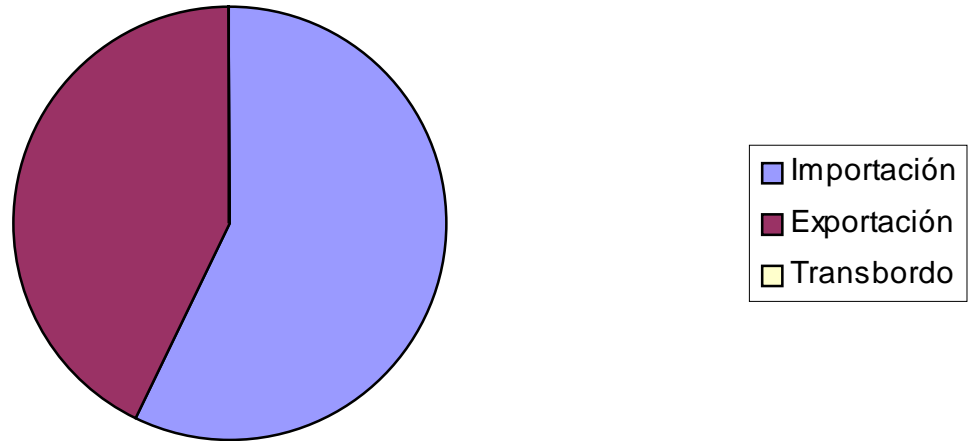
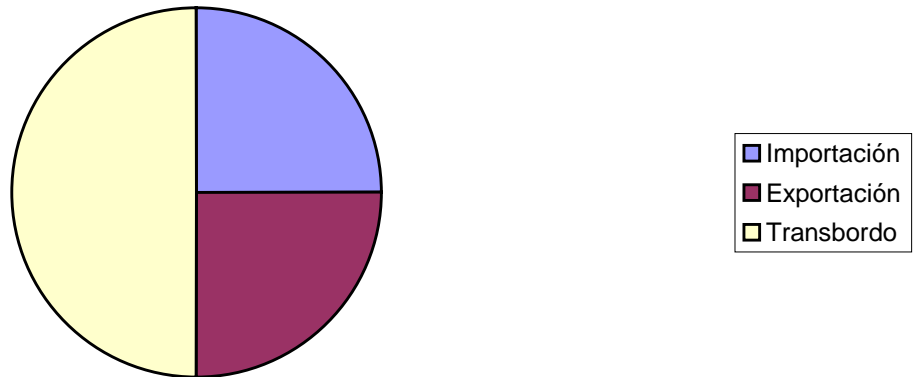


Gráfico 9
Evolución de la carga de transbordo en Cartagena, 1999
(medido en contenedores)



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

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 sociedades portuarias 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.

VI. 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 sociedades portuarias; 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 5 en Santa Marta. Cuatro de estas concesiones, las Sociedades Portuarias Regionales 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´s 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´s, 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%.

Contrario a lo anterior, la utilidad en la SPR de Barranquilla presentó una tasa de crecimiento cercana al 80% entre 1998-99, 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 sociedades portuarias 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.²⁵

²⁵ Sigrid De la Parra y Gustavo Raad, “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, 2000, p. 128.

Cuadro 19
Rendimiento neto de la inversión en Colpuertos y en las Sociedades Portuarias Regionales, 1992-1999 (millones de pesos constantes de 1998)

COLPUERTOS	1992	1993					
Utilidad neta	-951.014,05	-423.065,83					
Total activos	812.541,16	635.224,54					
Rendimiento	-117,04	-66,60					
BUENAVENTURA							
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
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
CARTAGENA							
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	8	44	22	16	12	7	6
SANTA MARTA							
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	4	46	35	14	10	15	6
BARRANQUILLA							
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	45	21	21	21	15	24
TOTAL							
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	43	23	15	16	15	11

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, "Los puertos después de la reforma en cifras", ponencia, Santafé de Bogotá, 1999, s.n.; SPR de Santa Marta, Informe anual 1999, Santa Marta; SPR de Cartagena, Estados financieros consolidados, Cartagena, 2000.

En Cartagena, las 28 concesiones portuarias están obligadas a pagar al Estado una contraprestación por utilización de Línea de Playa de \$2.100.000 de dólares anuales, mientras en Barranquilla las 17 concesiones deben pagar \$11.600.000 de dólares

durante la vigencia del contrato, en cuotas anuales de \$1.585.000 de dólares. La contraprestación a pagar por las cinco concesiones de Santa Marta durante la vigencia de sus respectivos contratos asciende a \$19.500.000 de dólares, pagaderos en cuotas anuales de \$2.650.000 de dólares. 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 \$7.300.000 de dólares, frente a \$2.600.000 de dólares anuales a pagar por las concesiones portuarias de Buenaventura.

La Nación recibe de las Sociedades Portuarias dos clases de pagos por concepto de contraprestación: por el uso de la línea de playa y de la infraestructura portuaria. Las sociedades portuarias 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 Sociedades Portuarias recibieron los terminales de Colpuertos (1993), aquellas le produjeron al Estado una contraprestación por “Línea de Playa” cercana a un millón novecientos mil dólares. 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

Monto anual de contraprestaciones generadas por las Sociedades Portuarias, 1993-1999 (miles de dólares constantes de 1994)

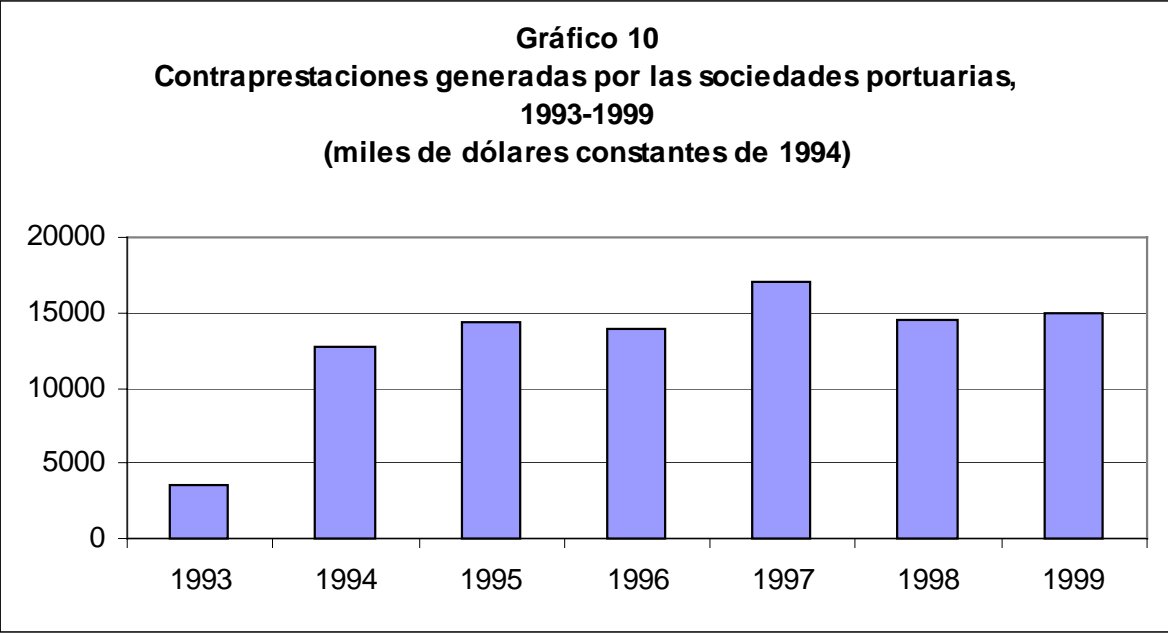
Año	Playas y Bajamar	Infraestructura	Total
1993	1.887,10	1.655,39	3.542,49
1994	8.053,33	4.625,97	12.679,30
1995	9.785,31	4.625,97	14.411,28
1996	9.804,05	4.133,08	13.937,13
1997	12.910,11	4.183,27	17.093,38
1998	10.110,23	4.388,29	14.498,52
1999	10.456,88	4.454,30	14.911,18
Total	62.942,36	28.066,28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

FUENTE: Superintendencia General de Puertos y cálculos del autor.

En los siete años de concesión (1993-1999) los ingresos del Estado por “Línea de Playa” estuvieron cercanos a \$63 millones de dólares en términos constantes, que sumados a los de infraestructura se elevó a 91 millones de dólares, de los cuales 78.4 millones le correspondieron a la Nación y 12.6 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 cambiar 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.

Si el análisis se focaliza en cuatro sociedades portuarias regionales (Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura) se observa que durante el período 1993-1999 estas efectuaron pagos al Estado por 102 millones de dólares, por concepto de impuesto a la renta, contraprestaciones por línea de playa e infraestructura portuaria

(véase Anexo 2). 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 Superintendencia General de Puertos pagó a los cuatro municipios y distritos portuarios, por concepto de impuesto predial, un monto superior a los quince millones de dólares (véase anexo 3).



Durante 1994 el Estado recibió sus mayores ingresos de parte de las cuatro SPR's (\$22.480.000 de dólares), 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 segundo mejores del período (\$18.700.000 de dólares), 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's 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's. 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 \$1.219 millones de dólares, 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 \$181 millones de dólares, lo que arroja un déficit para la Nación del orden de \$1.038 millones de dólares. 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.

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 buques en puerto y de la mercancía en bodega. De acuerdo con la Superintendencia General de Puertos, estos ahorros superaran los 6.100 millones de dólares durante la vigencia de las

concesiones, cuantía muy superior a los costos incurridos durante el proceso de privatización.²⁶

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

Item	Costo	Beneficio	Balance
Liquidación de personal	90		
Pensiones	873		
Inversiones de adecuación	75		
Dragado de mantenimiento	120		
Otras inversiones B/ventura	50		
Otras inversiones B/quilla	11		
Total costos e inversiones	1219		
Ingresos Contraprestaciones			
Uso de playa		38,8	
Uso de infraestructura		39,6	
Impuesto a la renta		82,8	
Impuesto de Industria y Comercio		20	
Total ingresos		181,2	
Ahorros por privatización			
Inversiones de SPR y OP		116	
Ahorro de los exportadores		574,1	
Ahorro de los importadores		4367,9	
Eliminación sobrecostos		1120,9	
Total ahorros		6178,9	
Balance fiscal para la Nación			-1037,8
Balance costo-beneficio			5141,1

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, "Proceso de privatización de los puertos en Colombia", ponencia, Santafé de Bogotá, 1999, pp. 11 y 12.

²⁶ Superintendencia General de Puertos, "Procesos de privatización de los puertos en Colombia", mimeo, Santafé de Bogotá, 1999, pp. 11 y 12.

b) Inversiones en infraestructura portuaria, vial y ferroviaria

El análisis del plan de inversiones de las sociedades portuarias 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. Durante los seis años de estudio, las sociedades portuarias del país invirtieron recursos por 485.000 millones de pesos (674.480 millones de pesos de 1998), de los cuales el 27% se ejecutaron en la zona portuaria de Cartagena y el 18% en Buenaventura (Véase Anexo 4).

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 Santa Marta-Ciénaga. En todas las sociedades portuarias 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's, 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 toneladas/horas) y otros equipos como remolcadores, montacargas, *toplifters* y *hustlers*. 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.

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

Infraestructura vial	1994/95	1996	1997	1998	1999
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	
Subtotal	149.790	80.603	95.659	93.381	
Infraestructura férrea					
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

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

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 sumadas 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).²⁷

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 \$400 millones de dólares, de los cuales el Gobierno Nacional se comprometió a aportar \$60 millones.²⁸

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

²⁷ Departamento Nacional de Planeación, Plan de expansión portuaria 1996-1997, Doc. Conpes 2839, Santafé de Bogotá, febrero 28, 1996, p. 8; Plan de expansión portuaria 1998-1999, Santafé de Bogotá, 1998, p. 11.

²⁸ Sociedad Portuaria de Santa Marta, "Noticias del Puerto", Vol. 5, N° 3, diciembre, 1999, p. 4.

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”.²⁹ 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 costos 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).³⁰ 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

²⁹ Departamento Nacional de Planeación, Plan de expansión portuaria 1998-1999, Doc. Conpes 2992, Santafé de Bogotá, marzo 4, 1998, p. 8.

³⁰ Departamento Nacional de Planeación, Plan de expansión portuaria, Doc. DNP 2550, Santafé de Bogotá, septiembre 4, 1991, p. 5.

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 producida en los departamentos del Cesar, Córdoba y el interior del país, movilizándola por el río Magdalena. Adolfo Meisel 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”.³¹

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) ofrecen sus respectivos proyectos para instalar allí la siderúrgica colombo-brasileña, pero la

³¹ Adolfo Meisel Roca, 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, 1998, p. 9.

decisión final corresponde a los promotores del *Steel District*, quienes contrataron un estudio de factibilidad que deberá ser entregado en agosto del 2000. 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”.³²

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 4.000 millones de dólares. La siderúrgica producirá planchón de acero durante su primera fase y su exportación generará recursos entre 500 y 1.000 millones de dólares anuales, y entre 5.000 y 10.000 empleos.

El estudio de factibilidad debe seleccionar el sitio dónde construir el puerto del *Steel District*, entre las alternativas de Dibulla y Bahía Portete en La Guajira, Puerto Zúñiga en la zona portuaria Santa Marta-Ciénaga, Superpuerto y Propuerto en Barranquilla, además de la competencia de otros países interesados como Chile y Trinidad y Tobago. 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 o a más tardar en el 2004.³³

³² *El Tiempo* - Tiempo Caribe, “Puerto, pero con siderúrgica”, Barranquilla, 1 de junio de 2000, p. 1-9; “Siderúrgica brasilera está buscando puerto propio”, 10 de junio de 2000, p. 1-7.

³³ Sociedad Portuaria de Santa Marta, “Noticias del Puerto”, Vol. 5, N° 3, diciembre, 1999, p. 8.

VII. CONCLUSION

En diciembre del año 2000 se cumplen siete años de haberse entregado en concesión los antiguos terminales de Colpuertos a las nuevas empresas denominadas Sociedades Portuarias Regionales. 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 movilizado 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 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 sociedades portuarias, 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 del Caribe colombiano frente a sus similares de Buenaventura y la Cuenca del Caribe.

BIBLIOGRAFIA

- Alcaldía Mayor de Santa Marta, Plan de Ordenamiento Territorial, 2000-2009, Santa Marta, 2000.
- Banco de la República, Revista del Banco de la República, N° 837, julio de 1997; N° 868, febrero, 2000.
- Consorcio Incoplan – Parsons, Estudio de ordenamiento físico-portuario y ambiental de los litorales colombianos, Informe final - Resumen ejecutivo, Corpes de Occidente, Santafé de Bogotá, 1999.
- Contraloría General de la República, “Quién se beneficia de Colpuertos?”, Informe Financiero, Bogotá, junio, 1990.
- Correa, Dilcia y Raul Quejada, Plan estratégico Cartagena siglo XXI – Línea estratégica de puerto integral, Documento de trabajo de la Universidad de Cartagena, Cartagena, 1997.
- De la Parra Núñez, Sigrid y Gustavo Raad De la Ossa, “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, 2000.
- Departamento Nacional de Planeación, Plan de expansión portuaria, Documento DNP-2550, Santafé de Bogotá, septiembre 4, 1991.
- Departamento Nacional de Planeación, Plan de expansión portuaria 1996-1997, Doc. Conpes 2839, Santafé de Bogotá, febrero 28, 1996.
- Departamento Nacional de Planeación, Plan de acción para el sector portuario, Documento Conpes 2782, D.N.P., Santafé de Bogotá, 1995.
- Departamento Nacional de Planeación, Plan de expansión portuaria 1998-1999, Documento Conpes 2992, marzo 4 de 1998.
- Duncan, Gustavo, El uso del análisis de frontera eficiente en las tarifas portuarias en Colombia, Fundación para el Desarrollo del Caribe - Fundesarrollo, Barranquilla, 2000.

- El Tiempo - Tiempo Caribe, “Puerto, pero con siderúrgica”, Barranquilla, 1 de junio, 2000, p. 1-9; “Siderúrgica brasileña está buscando puerto propio”, 10 de junio, 2000.
- Fainboim Yaker, Israel, “Evaluación de los efectos de la privatización de los puertos colombianos sobre el bienestar social y sobre la competitividad de la operación”, Documento interno DNP, Santafé de Bogotá, 1997.
- La República, “Especiales: Puertos de Cartagena”, Santafé de Bogotá, diciembre 11, 1997.
- Louis Berger International Inc. – Colasesores Ltda., Estudio para el establecimiento de modelos tarifarios y criterios de control de las tasas de las Sociedades Portuarias, Resumen ejecutivo, Corpes de Occidente, Pereira, 1998.
- Luna Cano, Ricardo, “Puertos de Colombia: una enorme muralla en los litorales”, Nueva Frontera, N° 797, Bogotá, 1990.
- Meisel Roca, Adolfo, 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, N° 197, Barranquilla, 1998.
- Ministerio de Transporte, Revista del Ministerio de Transporte, “Transporte marítimo. Privatización de los puertos, la mejor decisión”, Año 3, N° 9, Santafé de Bogotá, diciembre, 1997.
- Noguera de la Espriella, Elsa, “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, Santafé de Bogotá, 1998.
- República de Colombia, “Estatuto de puertos marítimos”, Ley 1ª de 1991, Santafé de Bogotá.
- Semana, Santafé de Bogotá, 12 de febrero, 2000.
- Síntesis económica, Separata especial, “Colpuertos...El reto”, Bogotá, octubre 26, 1987, pp.3-14.
- Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, CH-Bellingrodt Desing, Guía del Puerto, Vol. 2, año 2, Barranquilla, 2000.

- Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, “Resultados y tendencias de la industria de cruceros en Cartagena de Indias”, Documento interno, s.f.
- Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, “Asamblea general de accionistas”, Cartagena, marzo 19, 1999.
- Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, “Estados financieros consolidados”, Cartagena, febrero 18, 2000.
- Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, Puerto de Cartagena – Terminal de Contenedores, Boletín informativo, Cartagena, 2000.
- Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, “Turismo de cruceros – Síntesis estadística”, varios años.
- Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, Informe anual, Santa Marta, varios años (1994-1999).
- Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, Noticias del Puerto, Vol. 5, N° 3, diciembre, 1999.
- Superintendencia General de Puertos, “Los puertos después de la reforma en cifras”, ponencia, Santafé de Bogotá, 1999, s.n.
- Superintendencia General de Puertos, “Proceso de privatización de los puertos en Colombia”, mimeo, Santafé de Bogotá, 1999.
- Superintendencia General de Puertos, Anuario – 1999, Santafé de Bogotá.
- Superintendencia General de Puertos, Situación portuaria en Colombia, Santafé de Bogotá, 1998.
- Superintendencia General de Puertos, “Los puertos colombianos: qué ha pasado seis años después de la privatización?”, mimeo, Santafé de Bogotá, 1999.
- Universidad del Norte, Haskoning B.V., Cormagdalena, “Diseño de las obras fluviales de profundización del canal de acceso a los terminales portuarios de Barranquilla – Río Magdalena”, Barranquilla, 1999.
- Universidad del Norte, Cormagdalena, “Plan de restauración ambiental de los ecosistemas degradados del área de influencia del canal del Dique”, Barranquilla, 1999.

ANEXOS

Anexo 1

Evolución del comercio exterior colombiano por zonas portuarias, 1995-1999 (en toneladas)

Zona Portuaria	Año	Importación	Exportación	Total com. ext.
Golfo de Morrosquillo	1995	86.623,81	15.528.343,91	15.614.967,72
	1996	66.156,65	15.720.718,23	15.786.874,88
	1997	95.053,00	16.586.561,00	16.681.614,00
	1988	60.267,51	21.806.182,77	21.866.450,28
	1999	41.889,44	24.885.259,62	24.927.149,06
Guajira	1997	161.839,00	15.386.721,00	15.548.560,00
	1998	274.543,04	16.937.401,02	17.211.944,06
	1999	344.905,94	18.269.750,18	18.614.656,12
Cartagena	1995	2.610.799,39	5.231.762,00	7.842.561,39
	1996	2.991.877,76	8.023.893,35	11.015.771,11
	1997	2.987.430,00	6.019.953,00	9.007.383,00
	1998	2.681.940,69	6.014.824,67	8.696.765,36
	1999	2.186.040,68	7.472.625,70	9.658.666,38
Santa Marta-Ciénaga	1995	2.369.940,79	3.784.210,00	6.154.150,79
	1996	2.314.221,00	8.663.677,00	10.977.898,00
	1997	2.522.619,00	10.737.389,00	13.260.008,00
	1998	2.373.829,87	11.033.115,55	13.406.945,42
	1999	1.655.537,22	10.040.879,09	11.696.416,31
Buenaventura	1995	3.724.248,45	1.570.706,74	5.294.955,19
	1996	4.206.958,04	1.435.341,00	5.642.299,04
	1997	4.391.847,00	1.468.806,00	5.860.653,00
	1998	5.207.670,35	1.601.368,20	6.809.038,55
	1999	4.370.899,08	1.674.305,35	6.045.204,43
Barranquilla	1995	1.777.617,56	1.265.169,31	3.042.786,87
	1996	2.061.675,51	1.113.858,25	3.175.533,76
	1997	2.316.680,00	1.006.170,00	3.322.850,00
	1998	2.443.220,03	1.203.035,05	3.646.255,08
	1999	2.291.347,28	1.297.758,06	3.589.105,34
Tumaco	1995			0,00
	1996	821,04	965.526,31	966.347,35
	1997	2.123,00	1.085.810,00	1.087.933,00
	1998	1.806,32	1.007.595,99	1.009.402,31
	1999	2.353,33	797.033,70	799.387,03
Turbo	1995	148.026,00	1.042.857,00	1.190.883,00
	1996	138.410,00	1.188.945,00	1.327.355,00
	1997	208.817,00	1.193.875,00	1.402.692,00
	1998	150.030,68	1.254.720,64	1.404.751,32
	1999	213.767,00	1.639.318,00	1.853.085,00
San Andrés Isla	1998	66.995,00	0,00	66.995,00
	1999	110.068,03	0,00	110.068,03

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, Anuario -1999, Santafé de Bogotá.

Anexo 2

Pagos efectuados al Estado por las Sociedades Portuarias Regionales, 1993-1999(en miles de dólares constantes de 1994)

Pagos efectuados por la SPR de Cartagena, 1993-1999 (en miles de dólares constantes de 1994)								
Concepto	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
Impuesto renta	75,18	2.889,01	1.217,84	1.394,76	2.347,02	1.522,77	0,00	9.446,59
Infraestructura	0,00	607,45	595,08	614,21	651,08	814,22	774,34	4.056,38
Línea de playa	0,00	457,36	448,04	462,45	490,20	464,80	491,29	2.814,14
Total	75,18	3.953,83	2.260,96	2.471,42	3.488,30	2.801,79	1.265,63	16.317,10
Pagos efectuados por la SPR de Buenaventura, 1993-1999 (en miles de dólares constantes de 1994)								
Concepto	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
Impuesto renta	0,00	4.715,31	2.576,13	2.013,73	4.097,52	3.875,19	0,00	17.277,87
Infraestructura	1.401,40	3.011,88	2.950,51	3.045,38	3.228,17	3.060,85	2.799,14	19.497,33
Línea de playa	0,00	2.322,76	2.275,43	2.348,60	2.489,56	2.360,53	2.158,70	13.955,60
Total	1.401,40	10.049,95	7.802,07	7.407,71	9.815,25	9.296,57	4.957,85	50.730,80
Pagos efectuados por la SPR de Santa Marta, 1993-1999 (en miles de dólares constantes de 1994)								
Concepto	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
Impuesto renta	31,34	3.134,78	2.337,82	1.072,25	764,62	1.426,34	0,00	8.767,15
Infraestructura	253,99	545,88	534,76	551,95	585,08	554,76	507,32	3.533,74
Línea de playa	719,43	1.546,21	1.514,70	1.563,40	1.657,24	1.571,35	1.437,00	10.009,33
Total	1.004,77	5.226,87	4.387,28	3.187,61	3.006,95	3.552,44	1.944,32	22.310,23
Pagos efectuados por la SPR de Barranquilla, 1993-1999 (en miles de dólares constantes de 1994)								
Concepto	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
Impuesto renta	87,76	2.371,25	1.223,07	1.177,79	1.443,79	1.158,88	0,00	7.462,54
Infraestructura	0,00	268,81	263,33	271,80	288,11	273,18	249,82	1.615,05
Línea de playa	0,00	606,51	594,15	613,25	650,06	616,37	563,67	3.644,00
Total	87,76	3.246,57	2.080,55	2.062,84	2.381,97	2.048,42	813,49	12.721,59
Pagos efectuados por cuatro S.P.R's, 1993-1999 (en miles de dólares constantes de 1994)								
Concepto	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
Cartagena	75,18	3.953,83	2.260,96	2.471,42	3.488,30	2.801,79	1.265,63	16.317,10
Barranquilla	87,76	3.246,57	2.080,55	2.062,84	2.381,97	2.048,42	813,49	12.721,59
Santa Marta	1.004,77	5.226,87	4.387,28	3.187,61	3.006,95	3.552,44	1.944,32	22.310,23
Buenaventura	1.401,40	10.049,95	7.802,07	7.407,71	9.815,25	9.296,57	4.957,85	50.730,80
Total Pagos	2.569,11	22.477,22	16.530,86	15.129,57	18.692,46	17.699,23	8.981,29	102.079,73

FUENTE: Superintendencia General de Puertos y cálculos del autor.

Anexo 3

Impuesto predial pagado por la Superintendencia General de Puertos por cada una de las Sociedades Portuarias Regionales, 1993-1999 (en dólares constantes de 1994)

S.P.R. \ Año	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
Cartagena	0,00	345.636,57	820.222,04	951.598,98	2.164.851,75	1.709.373,37	915.391,88	6.907.074,59
Santa Marta	0,00	29.103,32	100.556,03	175.211,13	199.322,56	222.931,88	452.365,59	1.179.490,51
Barranquilla	0,00	50.805,24	52.924,65	95.952,41	336.285,99	203.916,68	178.328,22	918.213,18
Buenaventura	77.749,02	384.001,91	1.130.029,07	1.431.029,84	1.191.258,16	1.046.351,44	858.840,63	6.119.260,07
Total	77.749,02	809.547,04	2.103.731,79	2.653.792,36	3.891.718,46	3.182.573,37	2.404.926,31	15.124.038,35

FUENTE: Superintendencia General de Puertos y cálculos del autor.

Anexo 4

Plan de inversiones ejecutadas por las Sociedades Portuarias, 1994-1999 (en millones de pesos)

SOCIEDADES	INVERSIONES	1994	1995	1996	1997	1998	1999	TOTAL
CARTAGENA	Obras Civiles	2.600	8.329	6.132	7.150	7.151	1.097	32.459
	Dragados	57	150	445	3.706	1.381	2	5.742
	Equipos	777	2.086	2.447	8.897	6.034	4.595	24.836
	Otros							
	TOTAL	3.433	10.565	9.024	19.753	14.566	5.695	63.036
MUELLES EL BOSQUE	Obras Civiles	25.000			283	5.089	46	30.418
	Dragados				16	1.037	0	1.053
	Equipos	9.700			0	14.029	0	23.729
	Otros				21	79	8	108
	TOTAL	34.700	0	0	320	20.233	54	55.307
CONTECAR	Obras Civiles	6.105					99	6.204
	Dragados							
	Equipos							
	Otros							
	TOTAL	6.105	0	0	0	0	99	6.204
COLCLINKER (Cartagena)	Obras Civiles					0	8	8
	Dragados						0	0
	Equipos					0	192	192
	Otros					0	3	3
	TOTAL	0	0	0	0	0	202	202
B/VENTURA	Obras Civiles	2.703	16.167	2.403	8.033	7.187	7.466	43.957
	Dragados	8.055		1.200	4.857	5.076	75	19.263
	Equipos	3.753		125	140	201	13.008	17.227
	Otros	556	1.835	671	807		440	4.309
	TOTAL	15.067	18.002	4.399	13.836	12.463	20.989	84.756

MUELLE 13 (B/ventura)	Obras Civiles					759	174	933
	Dragados					578	122	700
	Equipos						0	0
	Otros						0	0
	TOTAL	0	0	0	0	1.337	296	1.633
STA. MTA.	Obras Civiles	396	926	515	1.251	3.881	1.247	8.216
	Dragados						0	0
	Equipos	47	571	256	6.056	385	134	7.449
	Otros					140	135	274
	TOTAL	443	1.496	771	7.307	4.407	1.516	15.939
A.P.Co.- DRUMMOND (Sta. Marta)	Obras Civiles		16.828			6.014	1.492	24.334
	Dragados		563				0	563
	Equipos		3.609			28	0	3.637
	Otros					14	305	319
	TOTAL	0	21.000	0	0	6.056	1.797	28.853
B/QUILLA	Obras Civiles	177	3.592	1.175	2.267	1.771	961	9.943
	Dragados		121	4		121	0	247
	Equipos	39	5.377			339	0	5.755
	Otros						0	0
	TOTAL	216	9.089	1.180	2.267	2.231	961	15.944
CARBOMILPA (Barranquilla)	Obras Civiles					109		109
	Dragados					2		2
	Equipos							0
	Otros							0
	TOTAL	0	0	0	0	111		111

GOLFO DE M/QUILLO (Coveñas)	Obras Civiles				112	670		781
	Dragados							
	Equipos							
	Otros							
	TOTAL	0	0	0	112	670		781
TUMACO	Obras Civiles					537		537
	Dragados							0
	Equipos					140		140
	Otros					58		58
	TOTAL	0	0	0	0	735		735
PRODECO Santa Marta	Obras Civiles			373				373
	Dragados							0
	Equipos							0
	Otros							0
	TOTAL	0	0	373	0	0	0	373
OCENSA (Coveñas)	Obras Civiles			176.544				176.544
	Dragados							0
	Equipos							0
	Otros			30.158				30.158
	TOTAL	0	0	206.702	0	0	0	206.702

PUERTO DE MAMONAL	Obras Civiles		770					770
	Dragados		763					763
	Equipos							0
	Otros							
	TOTAL	0	1.533	0	0	0	0	1.533
ALGRANEL	Obras Civiles		991					991
	Dragados							0
	Equipos							0
	Otros							
	TOTAL	0	991	0	0	0	0	991
ECOPETROL TERMINAL MARITIMO N. PINEDA	Obras Civiles					826	1.011	1.837
	Dragados						0	0
	Equipos						0	0
	Otros						0	0
	TOTAL	0	0	0	0	826	1.011	1.837
CEMENTOS CARIBE	Obras Civiles						211	211
	Dragados						0	0
	Equipos						0	0
	Otros						0	0
	TOTAL	0	0	0	0	0	211	211
GRAN TOTAL		59.965	62.676	222.448	43.595	63.635	32.830	485.149
Total millones de pesos de 1998		119.690	104.705	305.519	50.875	63.635	30.056	674.480

FUENTE: Superintendencia General de Puertos, Anuario – 1999, Santafé de Bogotá.

Anexo 5

Indicadores de desempeño de cuatro Sociedades Portuarias, 1994-1998

Indicador	Unidad	1994	1995	1996	1997	1998
SPR de Barranquilla						
Uso zona de muelles	Ton/m/año	942	884	1.151	1.299	1.395
Margen operacional	Porcentaje	58	35	33	35	42
ROE	Porcentaje	65	26	25	25	41
SPR de Buenaventura						
Uso zona de muelles	Ton/m/año	2.142	2.433	2.593	3.073	3.667
Margen operacional	Porcentaje	46	23	16	26	27
ROE	Porcentaje	64	26	15	24	28
SPR de Cartagena						
Uso zona de muelles	Ton/m/año	1.046	955	1.206	1.823	1522
Margen operacional	Porcentaje	40	16	20	20	15
ROE	Porcentaje	85	27	22	23	15
SPR de Santa Marta						
Uso zona de muelles	Ton/m/año	2.029	2.256	2.989	2.876	2.686
Margen operacional	Porcentaje	55	40	21	18	26
ROE	Porcentaje	64	45	16	13	20

ROE = Retorno sobre patrimonio.

FUENTE: Superintendencia General de Puertos.

Anexo 6

Costo promedio por contenedor movilizado en algunos puertos colombianos y en la región Caribe (con grúa móvil)

Puerto	Costo por TEU US\$	Puerto	Costo por TEU US\$
Buenaventura	141	Contecar	119
Barranquilla	140	Colón (Panamá)	293
Cartagena	136	Kingston (Jamaica)	291
Santa Marta	128	Limón (Costa Rica)	238
El Bosque	121	Miami (EE.UU.)	225

FUENTE: Superintendencia General de Puertos.

INDICE "DOCUMENTOS DE TRABAJO SOBRE ECONOMIA REGIONAL"

<u>No.</u>	<u>Autor</u>	<u>Título</u>	<u>Fecha</u>
01	Joaquín Viloria de la Hoz	Café Caribe: la economía cafetera en la Sierra Nevada de Santa Marta	Noviembre, 1997
02	María M. Aguilera Díaz	Los cultivos de camarones en la costa Caribe colombiana	Abril, 1998
03	Jaime Bonet Morón	Las exportaciones de algodón del Caribe colombiano	Mayo, 1998
04	Joaquín Viloria de la Hoz	La economía del carbón en el Caribe colombiano	Mayo, 1998
05	Jaime Bonet Morón	El ganado costeño en la feria de Medellín, 1950 - 1997	Octubre, 1998
06	María M. Aguilera Díaz Joaquín Viloria de la Hoz	Radiografía socio-económica del Caribe Colombiano	Octubre, 1998
07	Adolfo Meisel Roca	¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX?	Enero, 1999
08	Jaime Bonet Morón Adolfo Meisel Roca	La convergencia regional en Colombia: una visión de largo plazo, 1926 - 1995	Febrero, 1999
09	Luis Armando Galvis A. María M. Aguilera Díaz	Determinantes de la demanda por turismo hacia Cartagena, 1987-1998	Marzo, 1999
10	Jaime Bonet Morón	El crecimiento regional en Colombia, 1980-1996: Una aproximación con el método <i>Shift-Share</i>	Junio, 1999
11	Luis Armando Galvis A.	El empleo industrial urbano en Colombia, 1974-1996	Agosto, 1999
12	Jaime Bonet Morón	La agricultura del Caribe Colombiano, 1990-1998	Diciembre, 1999
13	Luis Armando Galvis A.	La demanda de carnes en Colombia: un análisis econométrico	Enero, 2000
14	Jaime Bonet Morón	Las exportaciones colombianas de banano, 1950 – 1998	Abril, 2000
15	Jaime Bonet Morón	La matriz insumo-producto del Caribe colombiano	Mayo, 2000
16	Joaquín Viloria de la Hoz	De Colpuertos a las sociedades portuarias: los puertos del Caribe colombiano	Octubre, 2000