



Documentos de trabajo sobre
ECONOMÍA REGIONAL

**Ciudades portuarias del Caribe
colombiano: propuestas para competir
en una economía globalizada**

Por:
Joaquín Vilorio de la Hoz

No. 80

Noviembre, 2006



BANCO DE LA REPÚBLICA

CENTRO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS REGIONALES (CEER) - CARTAGENA

ISSN 1692 - 3715

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 del autor y no comprometen al Banco de la República

**CIUDADES PORTUARIAS DEL CARIBE COLOMBIANO:
PROPUESTAS PARA COMPETIR EN UNA ECONOMÍA GLOBALIZADA***

JOAQUÍN VILORIA DE LA HOZ**

Cartagena de Indias, Noviembre de 2006

* El autor agradece los comentarios de Adolfo Meisel, Jaime Bonet, María Aguilera, Javier Pérez, José Gamarra y Julio Romero, así como la colaboración de Carlos Sánchez, estudiante en práctica de la Universidad Tecnológica de Bolívar, Priscila Celedón, profesional vinculada a la Oficina del Área Metropolitana del Distrito de Barranquilla y Manuel Fernández, Director de Fundesarrollo. También deseo agradecer los comentarios de Pilar Esguerra durante el desarrollo del Coloquio "Políticas para reducir las disparidades regionales en Colombia", Cartagena, 3 y 4 de agosto de 2006.

** El autor es economista del *Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER)* del Banco de la República - Sucursal Cartagena. Para comentarios favor dirigirse al autor al teléfono: (5) 6600808, ext. 135, fax (5) 6647303, Correo electrónico: jvilorde@banrep.gov.co
Este documento puede ser consultado en la página web del Banco de la República, en la siguiente dirección: http://www.banrep.gov.co/publicaciones/pub_ec_reg4.htm

Resumen

El objetivo del presente estudio es recomendar estrategias y políticas que conviertan las ciudades portuarias de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta en motor de desarrollo económico regional del Caribe colombiano. En el documento se propone que este corredor o *cluster* portuario actúe como dinamizador de las actividades económicas de la Costa Caribe, región que durante las últimas décadas ha tenido un rezago económico con respecto al país en su conjunto. También se presentan de manera concreta algunas propuestas de política, cuya financiación podría ser compartida entre los gobiernos distritales (Barranquilla, Cartagena y Santa Marta), departamentales (Atlántico, Bolívar y Magdalena) y nacional, a partir de recursos ya existentes, como las contraprestaciones pagadas por las sociedades portuarias, las regalías y la valorización.

Palabras clave: Corredor portuario, ciudades-puerto, desarrollo regional, Caribe colombiano, cluster

Clasificación JEL: R10, R11, R40, R41

TABLA DE CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN	5
II. PERFIL DE LAS CIUDADES PORTUARIAS DEL CARIBE	7
III. ASPECTOS GENERALES DE LA REGIÓN CARIBE	11
IV. MARCO LEGAL DE PUERTOS Y DISTRITOS PORTUARIOS	14
V. CIUDADES PORTUARIAS DEL CARIBE	17
VI. TRÁFICO DE CARGA Y <i>CLUSTER</i> PORTUARIO	21
A. Carga	21
B. Cluster portuario	27
VII. EXPANSIÓN Y FINANCIACIÓN DE PROYECTOS PORTUARIOS	29
VIII. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES	32
IX. PROYECTOS PRIVADOS E INFRAESTRUCTURA	37
X. ORDENAMIENTO DEL CORREDOR PORTUARIO	40
XI. ASOCIACIONES DE CIUDADES PORTUARIAS	43
XII. RESÚMEN DE PROPUESTAS	46
BIBLIOGRAFÍA	57
ANEXOS	59

I. INTRODUCCIÓN

La dimensión de la economía portuaria en Colombia es evidente y todo parece indicar que en los próximos años será aún mayor: el país cuenta con cerca de 150 puertos en sus dos litorales, divididos en nueve zonas portuarias, siendo las más activas las ubicadas sobre la Costa Caribe. Así mismo, estudios recientes estiman que un 80% del comercio mundial y 85% del colombiano se realiza por vía marítima, debido a que este medio es el más económico en distancias largas¹. Adicional a lo anterior, a marzo de 2006 el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) estaba tramitando 18 concesiones para construir o ampliar terminales portuarios en Colombia, de los cuales seis estarán en Cartagena y dos en el corredor Santa Marta-Ciénaga². Esta dinámica invita a que las ciudades portuarias del Caribe colombiano tomen la iniciativa de adecuarse a la nueva realidad de la globalización, para entrar a jugar un papel estratégico en la economía nacional.

El objetivo del presente estudio es recomendar estrategias y políticas que conviertan las ciudades portuarias de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta en motor de desarrollo regional del Caribe colombiano. En el documento se propone que este corredor o *cluster* portuario actúe como dinamizador de las actividades económicas de esta zona del país, que durante las últimas décadas ha estado rezagada con respecto al país en su conjunto. En efecto, mientras los habitantes

¹ DNP, Ministerio de Transporte, INVIAS, *Documento Conpes 3315*, Bogotá, 25 de octubre de 2004.

² *La República*, Bogotá, Mayo 15 de 2006, p. 7.

de la Costa Caribe representan el 21% de la población del país, sus actividades productivas participan con cerca del 17% del PIB nacional y sus niveles de pobreza se ubican seis puntos por encima de la media nacional (57% frente a 51%).

El corredor urbano-portuario del Caribe colombiano presenta varias fortalezas para convertirse en eje dinamizador del desarrollo regional: concentra cerca del 40% de la población costeña, lo que de por sí es una ventaja en términos de política social. La concentración de la población facilita la prestación de servicios públicos así como la construcción de obras de infraestructura, sin incurrir en los altos costos de la fragmentación, cuando la población está dispersa y no hay núcleos urbanos importantes. Así mismo, el corredor Santa Marta-Barranquilla-Cartagena concentra más del 50% del PIB regional y de la carga portuaria de Colombia, en el que la exportación de carbón tiene en peso significativo en la zona Santa Marta-Ciénaga.

En el documento se estudia la interacción del puerto con el resto de actividades económicas que se desarrollan en las ciudades portuarias. Se toma como punto de partida las actividades concernientes a la economía portuaria, para luego analizar sus eslabonamientos con el resto de la economía regional. En este sentido, se abordará el marco legal de los puertos y distritos especiales, la expansión y financiación de los proyectos portuarios, así como las propuestas que desde diferentes organismos o investigaciones se consideran necesarias para impulsar el desarrollo económico de la región Caribe.

II. PERFIL DE LAS CIUDADES PORTUARIAS DEL CARIBE

Las ciudades portuarias de Colombia no pueden esgrimir como único argumento para la relocalización industrial y de empresas de servicios, su estratégica ubicación en el mar Caribe y frente a los mercados internacionales. Se necesita, además, una administración pública eficiente y transparente, amplia cobertura de servicios públicos de calidad y una ágil infraestructura de acceso a la ciudad y al puerto, entre otros aspectos.

Cuadro 1

Población de las ciudades capitales del Caribe colombiano, 2005

Ciudad	Condición portuaria	Población
Barranquilla	Puerto fluvial y marítimo	1.386.895
Cartagena	Puerto marítimo	1.030.149
Santa Marta	Puerto marítimo	447.860
Valledupar		380.859
Montería		348.168
Sincelejo		269.010
Ríoacha	Puerto marítimo-cabotaje	99.472
San Andrés	Puerto marítimo-cabotaje	77.084
Región Caribe		9.400.000

FUENTE: Proyecciones del DANE.

De las tres ciudades, la de mayor población es Barranquilla (1.400.000 habitantes), seguida por Cartagena (1.000.000) y Santa Marta (450.000). Estos tres distritos conforman un corredor urbano-portuario en el litoral Caribe de Colombia, en el que se concentra más del 40% de la población costeña.

En términos de la administración pública, la gestión ha sido de escasa eficiencia y transparencia. En efecto, de acuerdo con un indicador de desempeño fiscal elaborado por DNP para el año 2005, entre 1.097 municipios colombianos, Cartagena ocupó el puesto 50 en el *ranking* nacional (mejoró 49 puestos con respecto al año anterior), Barranquilla el 248 (descendió 142 puestos) y Santa Marta el 282 (desmejoró 200 puestos). Las tres ciudades portuarias estuvieron por debajo de otras ciudades capitales con mejor desempeño fiscal como Medellín (puesto 12), Bucaramanga (46) y Bogotá (52), esta última sólo superada por Cartagena³.

Cuadro 2
Ranking de desempeño fiscal de las ciudades portuarias, 2003-2005

Ciudades	Posición 2003	Posición 2004	Posición 2005
Santa Marta	150	82	282
Barranquilla	957	106	248
Cartagena	259	299	50

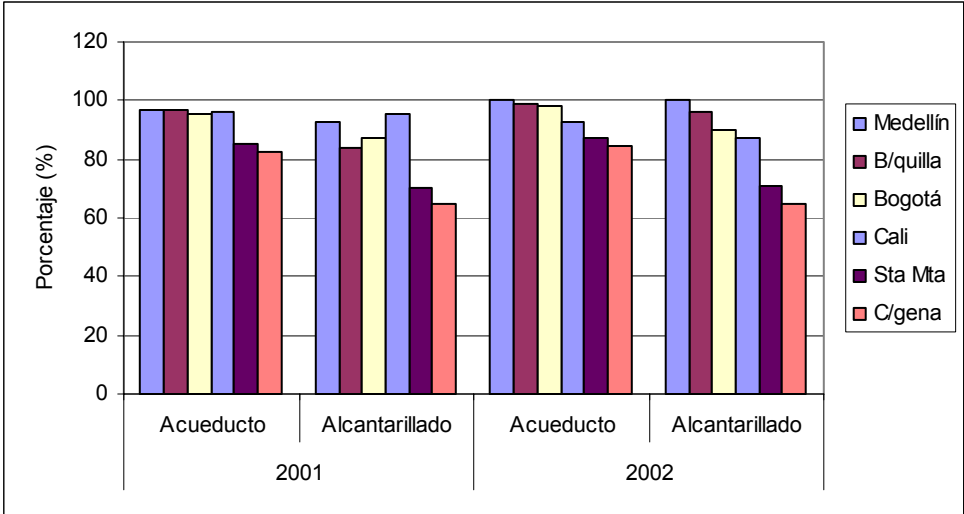
FUENTE: DNP, Ranking de desempeño fiscal de los municipios, 2003-2005, Bogotá.

Varios de los distritos y municipios del eje portuario del Caribe se encuentran bajo la Ley 550 de 1999 (Ley de bancarrotas). Las entidades territoriales que se han acogido a esta ley son los departamentos de Bolívar y Magdalena, los distritos de Barranquilla y Santa Marta, y los municipios de Ciénaga, Soledad y Malambo. Por su parte Cartagena estuvo en Plan de Saneamiento del Ministerio de Hacienda

³ Para elaborar esta clasificación, el DNP tiene en cuenta el porcentaje de ingresos corrientes destinados a funcionamiento, magnitud de la deuda, capacidad de ahorro, porcentaje de ingresos que corresponden a transferencias y a recursos propios, entre otros. Cfr. DNP, Ranking de desempeño fiscal de los municipios, 2003-2004, Bogotá.

hasta el año 2004. Se puede suponer que la aplicación de las disposiciones impuestas por el Ministerio de Hacienda a los entes territoriales en virtud de la Ley 550, ha permitido mejorar el desempeño fiscal de Barranquilla y Santa Marta entre el 2003 y 2004, mientras Cartagena tuvo un retroceso. Con respecto al 2005, los resultados fueron inversos: Cartagena mejoró, mientras Barranquilla y Santa Marta retrocedieron (ver cuadro 2).

Gráfico 1
Cobertura de servicio de acueducto y alcantarillado
de algunas ciudades colombianas, 2001-2002 (%)

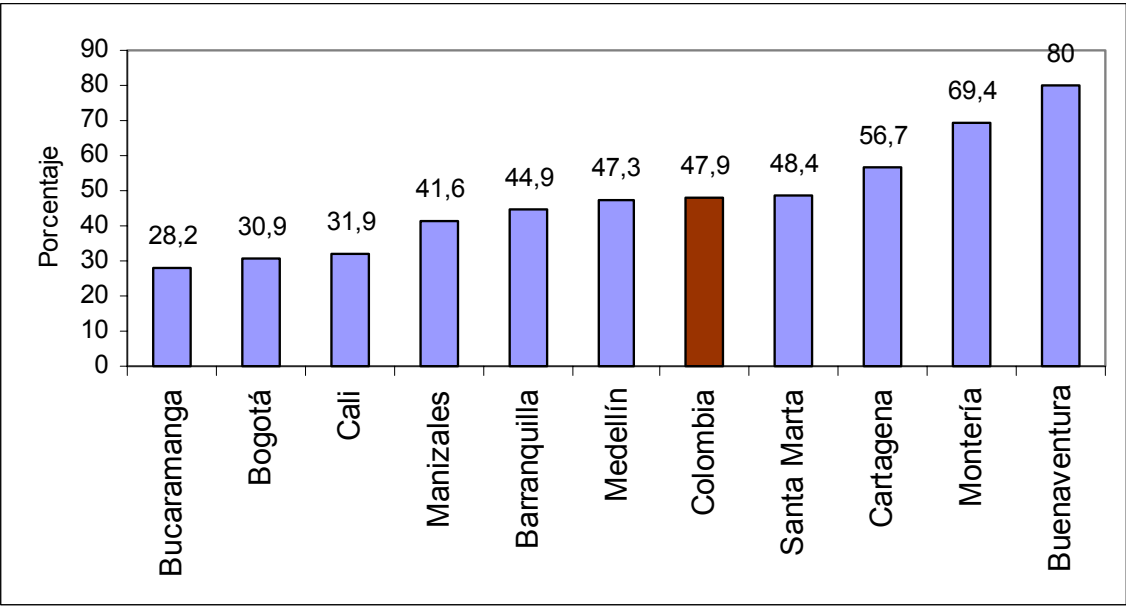


FUENTE: Superintendencia de Servicios Públicos, información de Internet.

Un asunto crucial para mejorar la calidad de vida de la población, así como para atraer mayor inversión nacional y extranjera al corredor portuario regional del Caribe colombiano, es contar con unos servicios públicos de calidad y amplia cobertura en jurisdicción de las ciudades-puerto. Para este trabajo, sólo se tomó información sobre cobertura de acueducto y alcantarillado de seis ciudades: las tres ciudades-puerto del Caribe colombiano y las tres principales ciudades del

país. De acuerdo con las estadísticas de la Superintendencia de Servicios Públicos, a 2002 Medellín tenía una cobertura del 100% en acueducto y alcantarillado, y Barranquilla llegaba a 99% en acueducto y 96% en alcantarillado, la cobertura más altas del Caribe colombiano. Por su parte, Cartagena y Santa Marta presentaban unos indicadores apenas aceptables en acueducto y bajos en alcantarillado.

Gráfico 2
Población pobre en Colombia en varias ciudades, 2004



FUENTE: Sisben, 2004, y Bernal, 2005. La información de Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla es de MERPD; Manizales, Santa Marta, Cartagena, Montería y la Media Nacional es del Sisben, y la información de Buenaventura es del PNUD.

Los aspectos sociales de las tres ciudades portuarias también son preocupantes: se enfrentan no sólo a su pobreza urbana (que de por sí es considerable), sino también a la pobreza rural que les llega por la vía de los desplazados por la violencia, y quienes migran del campo en busca de oportunidades económicas. En

efecto, información combinada del Sisben, MERPD y PNUD indica que el porcentaje de población pobre en Santa Marta es similar a la media nacional, mientras la de Cartagena está nueve puntos por encima de la media. Es dramático el caso de Buenaventura, ciudad portuaria sobre el Océano Pacífico, en donde se reportan niveles de pobreza que llegan al 80% de su población. Por su parte, Barranquilla, es la ciudad portuaria con menos pobreza en Colombia (45%), inferior en 3 puntos a la media del país (ver Gráfico 2).

Del total de población desplazada a nivel nacional a marzo de 2006, el 33% fue expulsada de los departamentos costeros, muy por encima de la participación regional en el total de la población nacional (21%). Este fenómeno agrava aún más la situación socioeconómica y humanitaria de la región Caribe. De las tres ciudades portuarias, Santa Marta es la que más personas desplazadas ha recibido (74.500 desplazados), equivalente al 17% del total de su población. Las tres ciudades recibieron hasta marzo de 2006 cerca de 150.000 desplazados⁴, los cuales llegan a demandar servicios de salud, educación, agua potable y vivienda.

III. ASPECTOS GENERALES DE LA REGIÓN CARIBE

La región Caribe de Colombia está ubicada en la parte nororiental de la República de Colombia, y la conforman ocho departamentos, siete continentales y uno insular⁵. Sus límites son el mar Caribe (al norte), Venezuela (oriente), Panamá (occidente) y los departamentos de Antioquia, Santander y Norte de Santander por

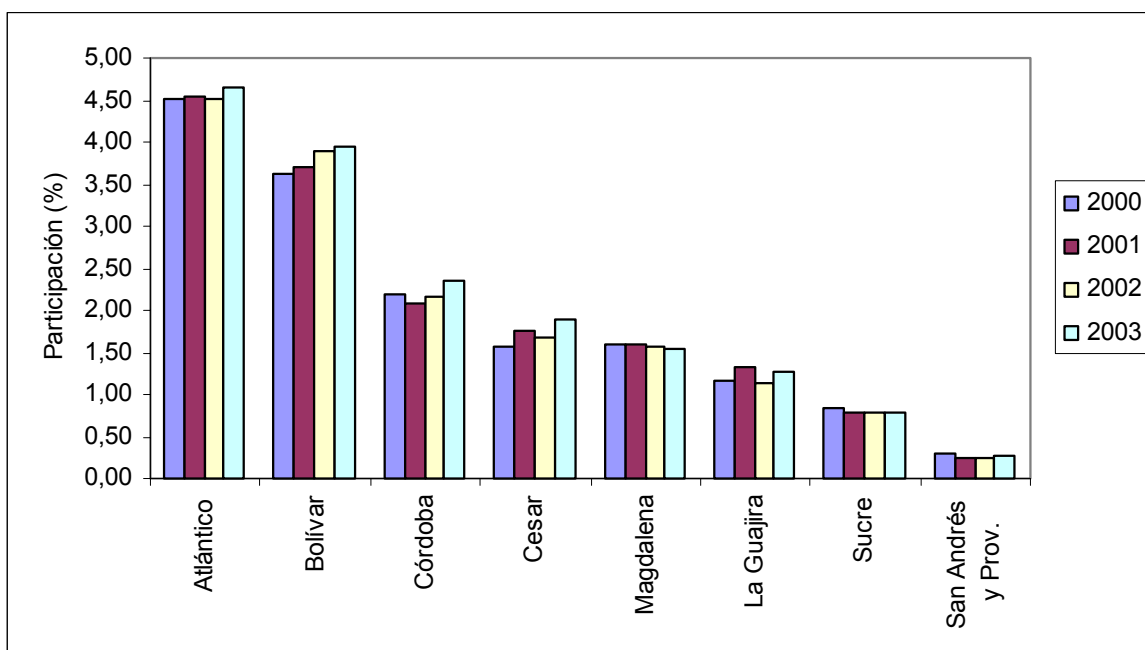
⁴ Red de Solidaridad Social: www.red.gov.co

⁵ Los departamentos continentales son: Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena y Sucre; el departamento insular es San Andrés y Providencia.

el sur, suroccidente y suroriente. Los principales ríos que atraviesan su territorio son el Magdalena, Cauca, San Jorge, Sinú y Cesar.

La región tiene una extensión de 132.288 kilómetros cuadrados, que equivale al 11.6% del territorio nacional. Para el 2005 las proyecciones de su población se calculaban en 9.4 millones de personas, 21% del total nacional. En la región Caribe el 65% de la población se concentra en las áreas urbanas, mientras a nivel nacional esta cifra es de 73%.

Gráfico 3
Participación del PIB de los departamentos del Caribe colombiano
dentro de la economía nacional, 2000-2003 (%)



FUENTE: Cálculos del autor con base en DANE, Cuentas Regionales.

La economía de la región Caribe creció por encima de la media nacional durante el período 2000-2003, lo que le permitió aumentar su participación en el PIB nacional del 15.7% al 16.7%. En el 2003, las economías de los departamentos de Atlántico, Bolívar y Magdalena participaron con el 61% del PIB regional, en el que la industria, la agricultura, el transporte y el turismo fueron los sectores de mayor peso.

Estudios recientes para Colombia han demostrado que el transporte es uno de los sectores claves a nivel nacional y de la región Caribe, con fuertes eslabonamientos hacia atrás y hacia delante con otros sectores de la economía⁶. El restante 39% de la economía de la Costa Caribe estuvo fuertemente ligado al carbón del Cesar y La Guajira, así como a la ganadería de Córdoba y Sucre.

El corredor portuario está comunicado por la carretera transversal del Caribe, vía de un solo carril inaugurada a principios de la década de 1970. Esta vía se extiende a lo largo del litoral Caribe, desde Cartagena hasta la frontera con Venezuela (Paraguachón), pasando por las ciudades de Barranquilla, Santa Marta y Riohacha. La transversal del Caribe conecta con la troncal de Oriente (Ciénaga-San Alberto-Bucaramanga y derivación hacia Bogotá) y troncal de Occidente (Cartagena-Medellín).

⁶ Bonet, Jaime, 2006, "La terciarización de las estructuras regionales en Colombia", *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, N° 68, Banco de la República, Cartagena, pp. 11-12.

IV. MARCO LEGAL DE PUERTOS Y DISTRITOS PORTUARIOS

Desde principios de la década de 1990, en Colombia se adoptó un modelo de apertura económica, enmarcado en un contexto de globalización. Políticas económicas de esta trascendencia generan expectativas con relación a la reorientación de nuevas inversiones y reubicación industrial en las ciudades portuarias del Caribe colombiano.

La evolución económica y urbana de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta debe estudiarse a la luz de los cambios políticos y económicos que se vienen presentando en Colombia desde principios de la década de 1990, como la aprobación de la Constitución Política y el proceso de apertura económica. Específicamente, en esta sección se pondrá especial énfasis en el Estatuto de Puertos Marítimos (Ley 1ª de 1991) y Ley de Distritos (Ley 768 de 2002).

La Ley 1ª de 1991 estableció la participación del sector privado en el desarrollo y construcción de puertos marítimos. Esta vinculación de los privados aumentó la competitividad de los puertos colombianos sobre sus similares de la Cuenca del Caribe, y benefició a los usuarios por la reducción de tarifas y costos de transporte. En efecto, entre 1993 y 2004 la tarifa portuaria disminuyó de 35.3 a 14.5 dólares de 2004 por tonelada⁷. La Ley 1ª 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 la empresa

⁷ DNP, *Documento Conpes, N° 3342*, "Plan de expansión portuaria 2005-2006: estrategias para la competitividad del sector portuario", Versión aprobada, Bogotá, 14 de marzo de 2005, p. 3.

Puertos de Colombia - Colpuertos, crear la Superintendencia General de Puertos (entidad encargada de la vigilancia del sector, luego convertida en Superintendencia de Transporte y Puertos) y las Sociedades Portuarias, así como autorizar la constitución de empresas de operadores portuarios.

Las Sociedades Portuarias Regionales (SPR) fueron creadas como empresas de capital mixto, las cuales tomaron en concesión la administración de los antiguos terminales de Colpuertos en Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco. En 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.

Además del modelo portuario de gestión derivado de la Ley 1ª de 1991, la Constitución Política creó los distritos especiales de Cartagena y Santa Marta (posteriormente el de Barranquilla), y autorizó al Congreso de la República para adoptar el régimen político, administrativo y fiscal de los tres distritos del Caribe colombiano. Esta norma quedó establecida en la Ley 768 de 2002 (“Ley de Distritos”). En ella se establece que los distritos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena se constituyen en autoridades portuarias adicionales a las ya instituidas. En este sentido, los distritos intervendrán en los planes de expansión portuaria, definiendo en los territorios de su jurisdicción las zonas en las que se podrán desarrollar actividades portuarias.

Adicionalmente, la ley autorizó la creación del Comité para el manejo de las zonas costeras de los Distritos, como el organismo encargado de determinar la vocación de las zonas costeras de su jurisdicción. También creó estímulos al desarrollo de las actividades turísticas, como la extensión en casos específicos del régimen de Zonas Francas Industriales de Servicios Turísticos al territorio de los distritos. Aunque la Ley 768 autorizó crear el Parque Tecnológico del Caribe y Zona Franca de Telecomunicaciones, este artículo fue derogado por la Ley 1004 de 2005.

Dentro de la Ley 768, tal vez la propuesta que se constituye en el mayor reto sea la conformación del Área Metropolitana de la Región Caribe, a ser integrada por los Distritos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, junto con los municipios contiguos a los distritos, localizados a lo largo de la franja de litoral. Estos entes territoriales constituirían un Área Metropolitana encargada de formular, adoptar y adelantar planes para el desarrollo del territorio bajo su jurisdicción; racionalizar la prestación de servicios públicos y eventualmente asumir la prestación de los mismos; ejecutar obras de interés metropolitano y adelantar proyectos de interés común de los diferentes distritos y municipios que lo integran. Esta idea de crear la primera área o región metropolitana del país, y elaborar su plan de desarrollo, está siendo impulsada por la Oficina del Área Metropolitana de Barranquilla, con escasa colaboración de las autoridades de los otros dos distritos⁸.

⁸ Entrevista con Priscila Celedón, asesora del Área Metropolitana de Barranquilla, 19 de abril de 2006.

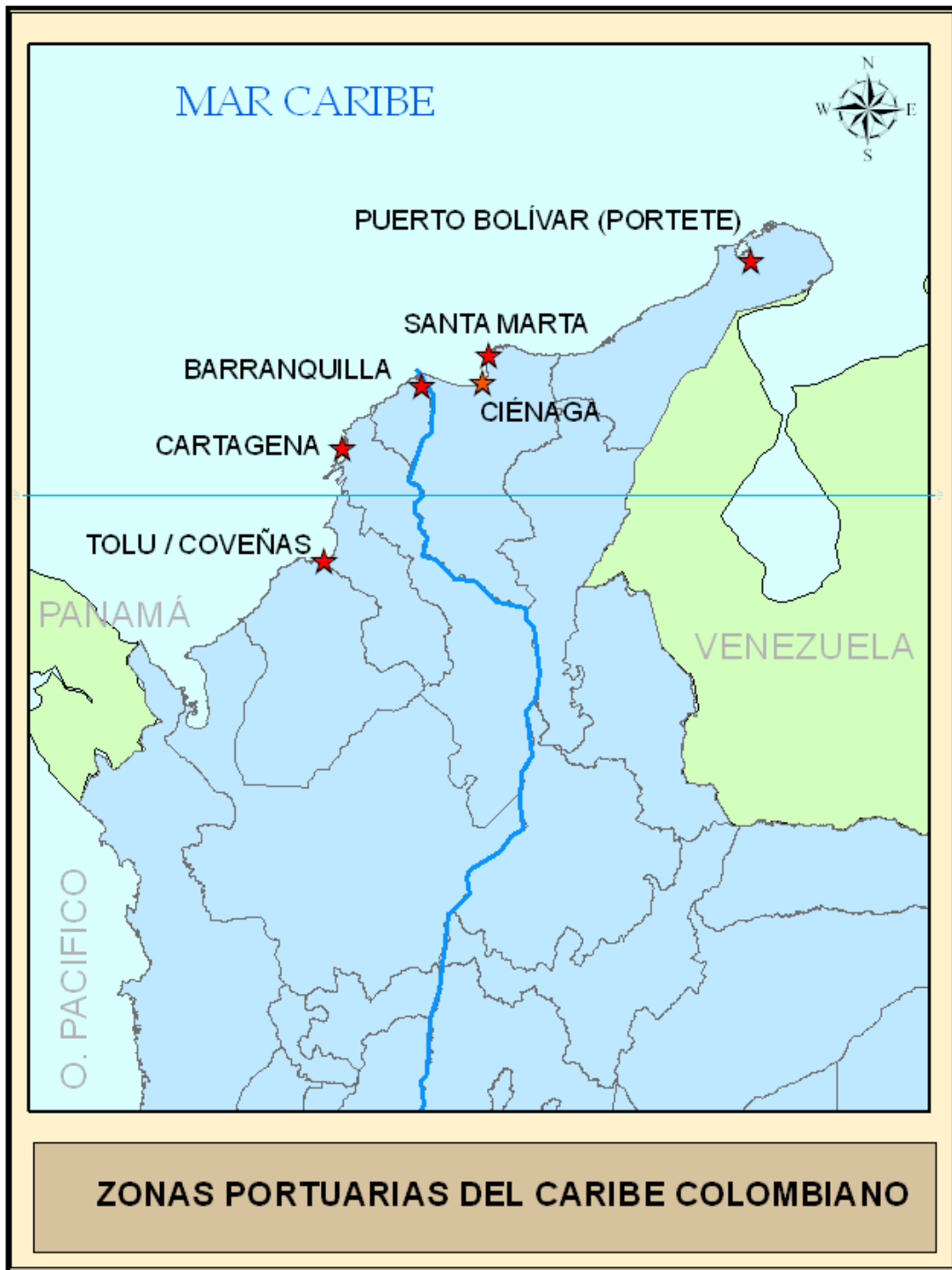
Una parte considerable del comercio exterior colombiano (importación y exportación de mercancías) se moviliza por lo que sería el Área Metropolitana de la Región Caribe. La configuración de este corredor portuario abarcaría al menos los tres distritos y los municipios marítimo-ribereños de Ciénaga, Pueblo Viejo, Sitio Nuevo, Puerto Colombia, Tubará, Juan de Acosta, además de otros municipios con muelles a orillas del río Magdalena y del canal del Dique como Soledad, Malambo, Sabanagrande y Calamar.

V. CIUDADES PORTUARIAS DEL CARIBE

En esta parte del documento se presenta una breve reseña de las zonas portuarias de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, en la que se resaltan algunas de sus ventajas y limitaciones. Los puertos públicos de Colombia muestran una tendencia hacia la especialización, si se analiza a partir del movimiento de carga: Cartagena está impulsando un crecimiento asociado al tráfico de contenedores (trasbordo), en una zona de alta competencia con los puertos del Caribe y Centroamérica (Panamá, Bahamas y Jamaica principalmente); Barranquilla es un terminal multipropósito; Santa Marta está asociada con los graneles sólidos y el carbón, y Buenaventura es el puerto multipropósito más grande del país⁹.

⁹ DNP, *Documento Conpes*, N° 3342, Bogotá, 14 de marzo de 2005, p. 4.

Mapa 1
Zonas portuarias



Fuente: IGAC, MDI Colombia.

La zona portuaria de Cartagena está ubicada sobre la bahía del mismo nombre, en el corredor Manga-Mamonal. Este corredor industrial y portuario tiene 20 kilómetros de longitud y 3.100 hectáreas ocupadas, en donde se concentran cerca de 150 empresas, en la que sobresalen las industrias manufactureras y las sociedades portuarias. Allí se ubican 54 muelles (incluidos los astilleros), de los cuales cerca de 20 adelantan actividades de comercio internacional. Los terminales ubicados en Cartagena tienen comunicación con el resto del país por dos sistemas modales principales: el carretero (carreteras troncal de Occidente Cartagena-Medellín, y transversal del Caribe Cartagena-Barranquilla-Santa Marta-Maicao-Maracaibo) 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 cerca del 85% de su carga, constituida básicamente por carbón y derivados del petróleo.

Santa Marta tiene el mejor puerto natural de aguas profundas del país, pero así mismo cuenta con la desventaja de estar rodeado por la ciudad y por cerros a orilla de mar, lo que restringe sus posibilidades de expansión futura. Además de los muelles de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, la zona cuenta con los terminales de Ecopetrol-Pozos Colorados (muelle petrolero), Prodeco y *Drummond* (muelles carboneros).

Santa Marta y su puerto se comunican con el resto del país a través de tres vías nacionales pavimentadas: la transversal del Caribe (Cartagena-Santa Marta-Maracaibo); la troncal de Oriente (Santa Marta Y-de-Ciénaga-Bosconia-Bucaramanga-Bogotá, y derivación de la troncal del Magdalena Medio, a la altura de San Alberto, hasta Bogotá), y transversal de los Contenedores (Carmen-Zambrano-Plato-Bosconia-Valledupar, empalmado tanto con la troncal de Oriente hacia Santa Marta, como con la de Occidente hacia Medellín). Así mismo, Santa Marta 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 carbonífera del Cesar.

La zona portuaria de Barranquilla está ubicada en la margen occidental del río Magdalena. Los muelles de la Sociedad Portuaria Regional están a 22 kilómetros de la desembocadura del río Magdalena. Además de la SPR, están ubicados los muelles de Monómeros Colombo-Venezolanos, Cementos del Caribe, Inversiones Sredni, Colterminales, Zona Franca y Carbonera Milpa, entre otros.

La zona portuaria 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.¹⁰

En Barranquilla 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 transversal del Caribe y de la Cordialidad, y a través de esta se conecta con la troncal de Occidente, hacia Medellín. 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.

VI. TRÁFICO DE CARGA Y CLUSTER PORTUARIO

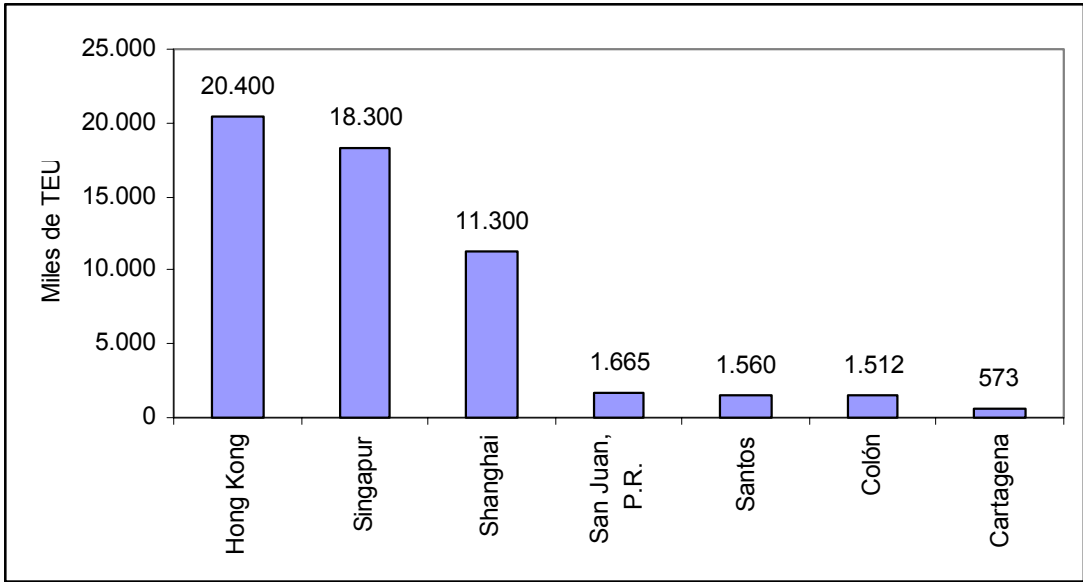
A. Carga

En el ámbito internacional, las principales tendencias del sector portuario se asocian con la alta concentración de la carga y un uso intensivo de contenedores. En efecto, cerca del 45% de la carga movilizada a nivel mundial se realiza en contenedores, y se concentra en cinco firmas globales que operan terminales privados de este tipo.

¹⁰ Noguera, Elsa, "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.

La “contenerización” de la carga y “la creciente capacidad de los buques determinan la jerarquización portuaria internacional, en la cual se consolidan grandes puertos especializados en el trasbordo”¹¹. A nivel internacional, los puertos que movilizan más carga en contenedores son los de Hong Kong, Singapur y Shanghai (todos en Asia), San Juan (Puerto Rico), Santos (Brasil) y Colón (Panamá), en América Latina y el Caribe (ver Cuadro 3). Cartagena es el puerto colombiano de mayor movimiento de contenedores, ubicado en el puesto 13 entre los principales 24 puertos de la región.

Gráfico 4
Principales puertos de contenedores del mundo, América Latina,
Cuenca del Caribe y Colombia, 2003 (En TEU)



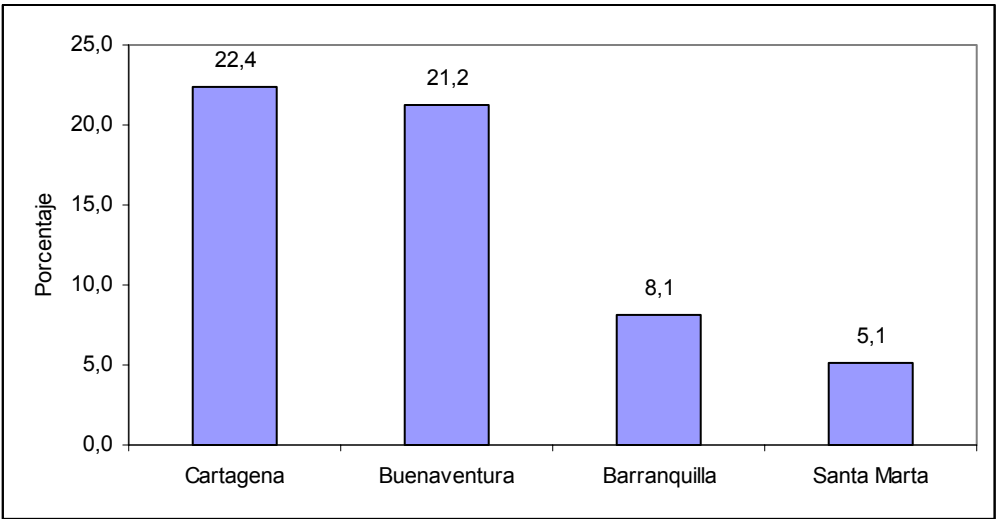
FUENTE: Ricardo Sánchez, CEPAL, 2004, p. 16.

¹¹ DNP, *Documento Conpes*, N° 3342, p. 7.

En esta sección se analiza el tráfico de carga y la participación que en estas actividades tiene el corredor portuario Santa Marta-Barranquilla-Cartagena. Se debe resaltar que el 85% del comercio exterior de Colombia se realiza por vía marítima. En el 2004 el tráfico comercial marítimo tuvo un crecimiento de 3.7% anual a nivel internacional, y 9% en Colombia.

La dinámica del comercio exterior colombiano se puede observar a partir del recaudo de impuestos. Así por ejemplo, en los dos últimos años el recaudo obtenido por concepto de tributos originados por la actividad externa (arancel e IVA externo) tuvo un crecimiento anual del 12% y 24% en los años 2004 y 2005 respectivamente.

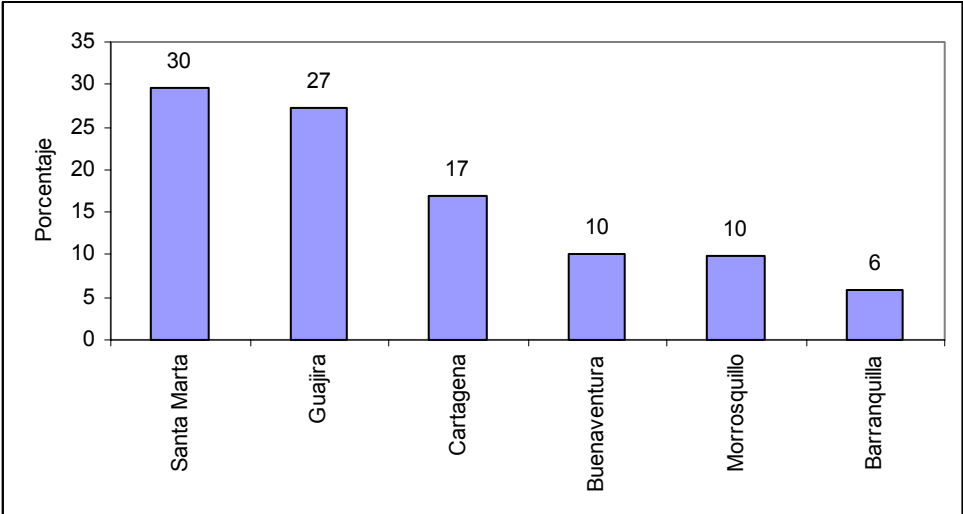
Gráfico 5
Participación de cuatro Administraciones de Aduana en el recaudo de impuestos de la actividad externa (arancel e IVA externo), 2005



FUENTE: Cálculos del autor con base en información de la DIAN, "Recaudo de los impuestos administrados por la DIAN-2005", Información disponible en Internet www.dian.gov.co

En este último año el recaudo nacional fue de 9.3 billones de pesos, siendo Cartagena y Buenaventura las Administraciones de Aduana que más recursos recaudaron (ver Gráfico 5). Las anteriores cifras confirman el dinamismo del tráfico marítimo y del comercio internacional, y por tanto, la importancia estratégica de las ciudades portuarias como el espacio adecuado que concentre la prestación de servicios logísticos y de comercio exterior.

Gráfico 6
Participación del tráfico portuario en Colombia por zona portuaria, 2004
(Toneladas)



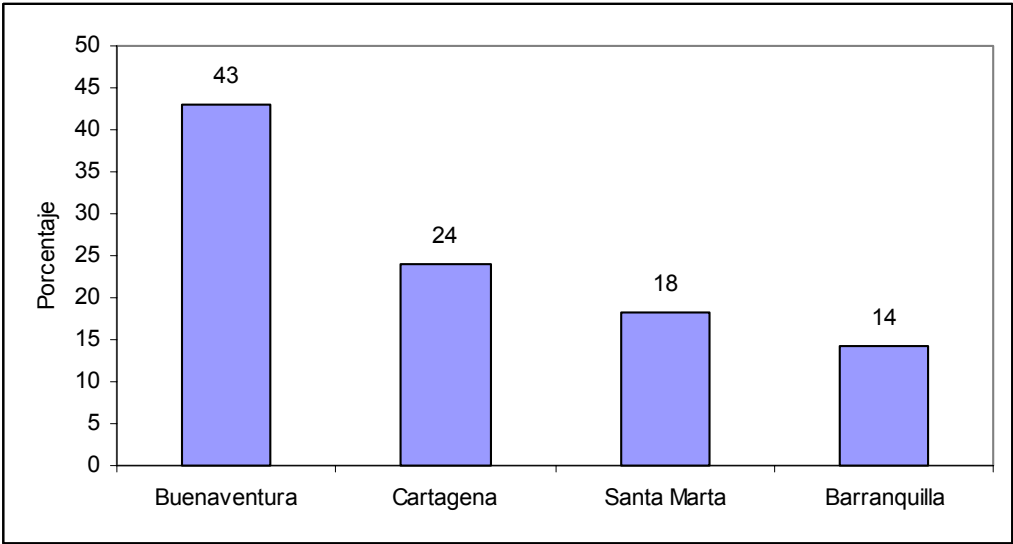
Fuente: Cálculos del autor con base en Superintendencia de Transportes y Puertos.

En el 2004, las diferentes zonas portuarias de Colombia movilizaron 92 millones de toneladas, de las cuales el 30% se hizo por la zona Santa Marta-Ciénaga, 27% por La Guajira y 17% por Cartagena. El corredor portuario Santa Marta-Barranquilla-Cartagena movilizó el 53% de la carga portuaria nacional. Cabe destacar que el grueso de la carga movilizada por las zonas portuarias de Santa Marta y La Guajira corresponde a exportaciones de carbón; en Cartagena es

creciente el tráfico de trasbordo (contenedores); y por el Golfo de Morrosquillo la carga se compone básicamente de petróleo. En volumen, el carbón representó el 74% de las exportaciones colombianas y el 61% del total movilizado en el país¹².

Gráfico 7

Participación del tráfico portuario en Colombia por Sociedad Portuaria Regional, 2004
(Toneladas)

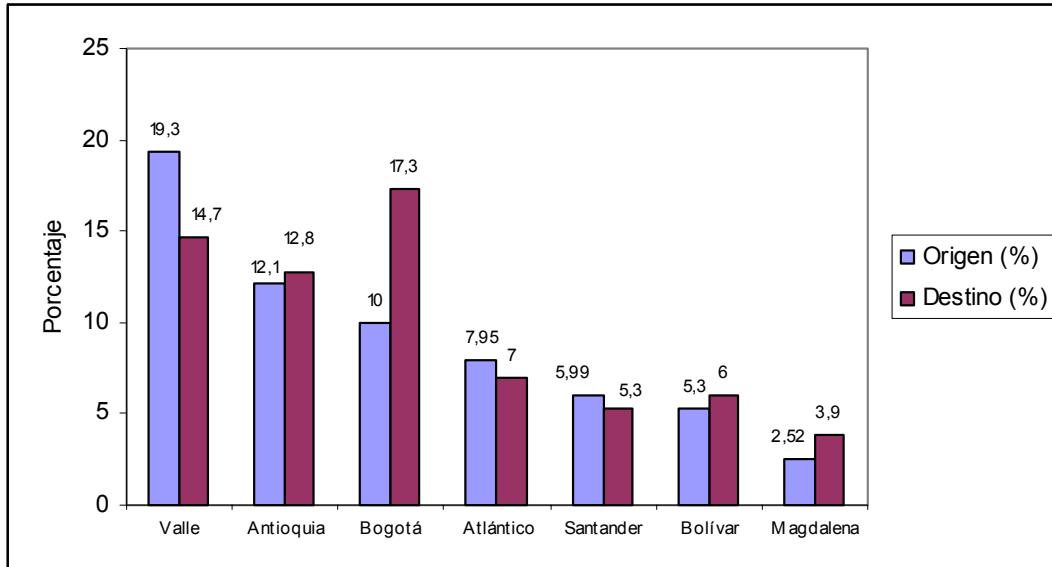


Fuente: Cálculos del autor con base en Superintendencia de Transportes y Puertos.

La zona portuaria de Cartagena es la más diversificada, no sólo por el número de muelles en operación, sino además porque participa en las diferentes modalidades como importación, exportación, cabotaje, fluvial y tránsito. Barranquilla también reúne las mismas características, pero con cifras más modestas. Por Sociedades Portuarias Regionales (SPR), Buenaventura es la de mayor movimiento a nivel nacional (su participación dentro de las SPR's ha oscilado entre el 43% y 48%), seguida por Cartagena (24%), Santa Marta (18%) y Barranquilla (14%).

¹² DNP, *Documento Conpes*, N° 3342, Bogotá, 14 de marzo de 2005, p. 5.

Gráfico 8
Carga modo carretero: participación departamental por origen y destino, 2002
(Toneladas)



FUENTE: Ministerio de Transporte, 2005.

La movilización de carga por carretera es uno de los indicadores que se asocia estrechamente con el comportamiento de la economía nacional. En el período 1994-2003 la carga por carretera pasó de 82.5 millones de toneladas a 105.3 millones, lo que representó un incremento del 2.7% promedio anual. Por departamento de origen, el Valle del Cauca ha sido durante algunos años el principal generador de carga del país (19.3%), seguido de Antioquia (12.1%), Bogotá (10%) y Atlántico (8%). Al sumar la participación de los departamentos caribeños de Atlántico, Bolívar y Magdalena, esta asciende a 15.8%, superior a la participación dentro del PIB nacional.

Si la carga se mide por destino, entonces Bogotá aparece como el principal mercado nacional (17.3%), seguido por el Valle (14.7%). Por su parte, los tres departamentos del corredor portuario (Atlántico, Bolívar y Magdalena) tienen una participación cercana al 17%, superior a la que tienen por origen de la carga. Tal diferencia se explica porque en estos departamentos parte de la carga que se recibe está destinada a la exportación, a través de sus puertos marítimos.

También los aeropuertos son considerados como infraestructura estratégica de las ciudades, y si éstas quieren mejorar su competitividad deben contar con aeropuertos modernos e integrados. Se estima que en Colombia el modo aéreo moviliza aproximadamente el 6% del tráfico de pasajeros y el 1% de la carga. Dentro de esta última, cerca del 62% de la carga nacional y 72% de la internacional se moviliza a través de Bogotá. En la región Caribe el aeropuerto más dinámico (al sumar pasajero y carga) es el de Barranquilla, seguido por el Cartagena, siendo ambos de carácter internacional¹³.

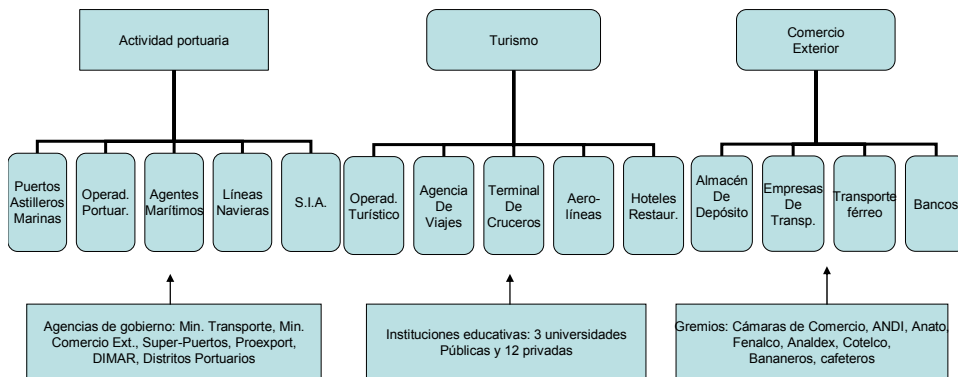
B. *Cluster* portuario

En el Caribe colombiano, el corredor Santa Marta-Barranquilla-Cartagena tiene elementos importantes para consolidarse como un *cluster* portuario alrededor de las actividades marítimas y portuarias, exportadoras y turísticas que se desarrollan en esta franja costera.

¹³ Ministerio de Transporte, 2005, *Caracterización del transporte en Colombia. Diagnóstico y proyectos de transporte e infraestructura*, Bogotá, pp. 119-120; www.aerocivil.gov.co

De acuerdo con Michael Porter, un *cluster* es un conglomerado de empresas interconectadas, ubicadas geográficamente cerca y trabajando en un sector similar. En un *cluster* la creación de riqueza está por encima de la media regional y tiende a exportar un alto porcentaje de su producción. Entre las ventajas de los *clusters* se cuentan la disponibilidad de insumos, concentración de mano de obra y de conocimiento, acumulación de capital social, estímulo a la innovación y a la competitividad, entre otros aspectos¹⁴.

Cluster portuario, exportador y turístico del Caribe colombiano



En Colombia los principales *clusters* están asociados a recursos naturales como el carbón, el petróleo y la producción agrícola. Al consolidar un *cluster* portuario y turístico en el Caribe colombiano, este lo conformarían un conjunto de empresas e instituciones como las sociedades portuarias, astilleros, marinas y embarcaderos

¹⁴ Porter, Michel, *Conferencia*, Cartagena de Indias, 21 de octubre de 2005.

(cerca de 90 en el corredor portuario), operadores portuarios, líneas navieras, sociedades de intermediación aduanera, almacenes de depósito, hoteles, agencias de turismo, empresas de transporte terrestre y férreo, aerolíneas, instituciones financieras y universidades, entre otras.

A nivel de entidades gubernamentales con incidencia sobre el *cluster* portuario se destacan el Ministerio de Transporte (Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos), Ministerio de Comercio Exterior, Superintendencia de Puertos y Transporte, Proexport Colombia, Dirección General Marítima-DIMAR y las alcaldías de los Distritos Portuarios.

VII. EXPANSIÓN Y FINANCIACIÓN DE LOS PROYECTOS PORTUARIOS

La Ley 1ª de 1991 determinó el pago por parte de los concesionarios de una contraprestación económica, la cual se distribuye un 80% a favor de la Nación y 20% para los Municipios portuarios. Esta contraprestación se paga por el uso en forma temporal y exclusiva de las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias, para la construcción y operación de los puertos. Adicionalmente, las contraprestaciones por el uso de la infraestructura portuaria las recibe en su totalidad Invías.

Esta distribución de recursos entre la Nación y los municipios fue criticada desde un principio por las autoridades de los municipios portuarios, toda vez que el grueso de los recursos se concentraba en manos del gobierno central, en detrimento de las zonas que se veían afectadas por el tráfico pesado hacia los

puertos. El debate llegó al Congreso, en donde finalmente se sancionó la Ley 856 de 2003, la cual estableció que los recursos percibidos por la Nación, como contraprestación por el uso de las zonas portuarias se transfirieran al Instituto Nacional de Vías – INVÍAS como ingresos propios de la entidad, con el fin de utilizarlos en la optimización de las actividades portuarias. El 80% de las contraprestaciones las recibe la Nación a través de Invías y el 20% los municipios o distritos donde se encuentren los puertos concesionados.

De acuerdo con la Ley 856, “la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del... Invías, se destinará especialmente a la ejecución de obras y mantenimiento” para la protección de la zona costera; dragado de mantenimiento y/o profundización de canales de acceso, así como la construcción de estructuras hidráulicas para los mismos; diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso a los puertos, sean estas terrestres, férreas, acuáticas o fluviales, así como obras de mitigación ambiental de impactos generados por la actividad portuaria.

El Plan de Expansión Portuaria 2005-2006 plantea las siguientes acciones:

1. Mejorar la gestión de calidad de los procesos portuarios (certificaciones);
2. Diversificación de productos de carga general;
3. Completar la construcción de la vía alterna al puerto de Santa Marta, y propiciar acceso por ferrocarril;
4. Fomentar la creación de zonas de actividades logísticas-ZAL;

5. Resolver técnicamente el problema de dragado de los canales de acceso a los muelles de Barranquilla y Cartagena, y evaluar la posibilidad de transferir los costos de mantenimiento a los usuarios;
6. Buscar mayores niveles de inversión privada que mejoren los estándares de servicio en la zona portuaria de Barranquilla;
7. Facilitar el desarrollo de terminales privados de uso público en las zonas portuarias de Barranquilla y Cartagena, con el fin de propiciar competencia interportuaria.

Como se comentó anteriormente, la financiación de una parte de la expansión portuaria saldrá de los recursos que pagan las sociedades portuarias como contraprestación por el uso de las áreas de puerto. En tal sentido, es recomendable que una revisión de los contratos de las concesiones portuarias, esté orientado a facilitar la posibilidad de nuevas inversiones que incrementen la productividad del sistema portuario nacional.

Además, se hace necesario incluir otros criterios como el incremento sustancial de la productividad y competitividad de la actividad portuaria; redistribución de responsabilidades que liberen al Gobierno Nacional de compromisos fiscales y tener formas de control basadas en indicadores de calidad de servicio y eficiencia operacional; asumir el compromiso de inversión social en los distritos de influencia

como Barranquilla, Cartagena o Santa Marta, y contar con mecanismos de control en la eficiencia de la inversión¹⁵.

El caso de Buenaventura es dramático: en esa ciudad del Pacífico colombiano se encuentra la Sociedad Portuaria más dinámica del país, en medio de un municipio en donde los índices de pobreza llegan al 80% de la población. A nivel internacional se tienen ejemplos de coordinación de acciones y financiación de proyectos sociales entre las empresas portuarias y la administración de la ciudad portuaria. Por ejemplo, a partir del 2005 las directivas del puerto de Manzanillo en Colón (MIT Panamá) dispusieron una contribución de dos millones de dólares para financiar proyectos sociales en la ciudad de Colón¹⁶.

VIII. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

La red nacional de carreteras en Colombia está conformada por troncales (vías en dirección sur-norte), transversales (dirección oriente-occidente), conexiones, alternas, accesos y otros. Esta red está constituida por cerca de 16.650 kilómetros de longitud, de los cuales el 73% están pavimentados y el restante 27% se encuentra en afirmado (sin pavimentar). En el 2006, los 19 proyectos de concesión vial operan el 15% de los 16.575 kilómetros de la red nacional de carreteras¹⁷.

¹⁵ DNP, *Documento Conpes*, N° 3342, Bogotá, 14 de marzo de 2005, p. 14.

¹⁶ *Ibid.*, p. 140, y Presidencia de la República de Panamá: <http://www.presidencia.gob.pa>

¹⁷ DNP, *Documento Conpes*, 3413, “Programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006-2014”, Versión aprobada, Bogotá, marzo de 2006, p. 2.

A nivel nacional, los departamentos con mayor extensión de carreteras son Antioquia, Santander y Cauca, con más de 1.200 kilómetros cada uno. La diferencia entre estos tres departamentos está en que los dos primeros tienen un mayor kilometraje de carreteras pavimentadas, mientras en el último la mayor participación la tienen las carreteras en afirmado.

Por su parte, los tres departamentos del corredor portuario del Caribe (Atlántico, Bolívar y Magdalena) suman 1.447 kilómetros de carreteras nacionales, de los cuales el 80% están pavimentados. Este porcentaje, aunque mayor que la media nacional, es inferior al que presentan departamentos como Atlántico, Caldas, Quindío, Tolima y Valle (carreteras 100% pavimentadas) y Antioquia (93%).

La relación “longitud de carretera por kilómetro cuadrado” en Colombia arroja como resultado que los departamentos de Quindío, Atlántico y Risaralda tienen una relación de más de 7 kilómetros de carretera por cada 100 kilómetros cuadrados (se debe resaltar que son precisamente tres de los departamentos más pequeños de Colombia). En el otro extremo aparecen La Guajira (1.7), Meta (1.1) y Chocó (0.6).

Otro indicador utilizado en estos casos es el que relaciona kilómetros de carretera con la población. Para el 2005 los departamentos que tenían el mayor número de kilómetros de carretera por cada 10.000 habitantes eran Meta (11.7 kms.), Cauca (9.9), Huila (8.6), Boyacá (7.2) y La Guajira (6.7). Incluso el Chocó, que aparece con el menor indicador de kilómetros de carretera por kilómetro cuadrado, aparece

con un indicador que lo ubica como el séptimo departamento con más vías en el país por número de habitantes.

En el otro extremo se ubicaron los departamentos del Eje Cafetero, Antioquia, Bolívar, Valle y Atlántico. En síntesis, este indicador resulta alto para la mayoría de departamentos de escasa población, mientras en la parte baja se ubican aquellos densamente poblados.

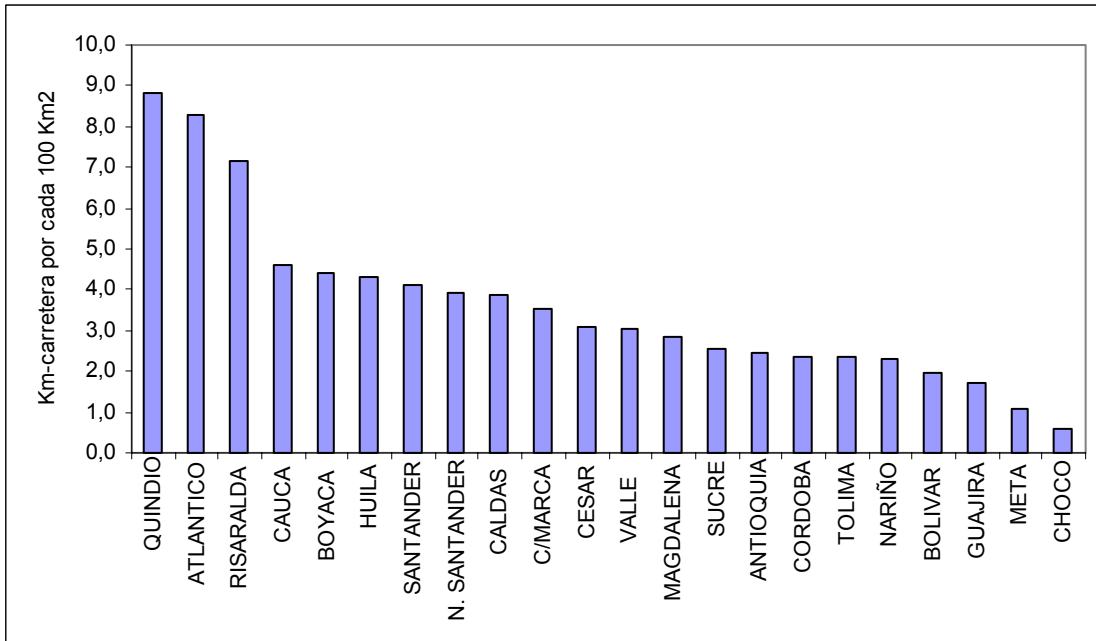
Cuadro 3
Departamentos de Colombia:
Superficie, población y Red Nacional de Carreteras, 2005

Departamento	Superficie Km2	Población	Kilómetros		
			Pavimentado	Afirmado	Total (Kms)
ANTIOQUIA	63.612	5.761.175	1.437,86	112,59	1.550,45
ATLANTICO	3.388	2.370.753	281,42	0,00	281,42
BOLIVAR	25.978	2.231.163	476,39	33,90	510,29
BOYACA	23.189	1.413.064	618,00	400,90	1.018,90
CALDAS	7.888	1.172.510	304,97	0,00	304,97
CAUCA	29.308	1.367.496	473,29	881,36	1.354,65
CESAR	22.905	1.053.123	541,44	166,54	707,98
CHOCO	46.530	416.318	63,90	211,30	275,20
CORDOBA	25.020	1.396.764	497,45	97,26	594,71
CUNDINAMARCA	22.623	2.340.894	671,50	128,88	800,38
GUAJIRA	20.848	526.148	306,73	47,00	353,73
HUILA	19.890	996.617	541,49	313,22	854,71
MAGDALENA	23.188	1.406.126	395,17	260,32	655,49
META	85.635	772.853	543,54	363,88	907,42
NARIÑO	33.268	1.775.973	629,70	139,00	768,70
NORTE					
SANTANDER	21.658	1.494.219	646,64	200,67	847,31
QUINDIO	1.845	612.719	162,49	0,00	162,49
RISARALDA	4.140	1.025.539	191,82	103,70	295,52
SANTANDER	30.537	2.086.649	904,61	357,20	1.261,81
SUCRE	10.917	870.219	189,89	86,64	276,53
TOLIMA	23.562	1.316.053	555,57	0,00	555,57
VALLE	22.140	4.532.378	671,14	0,00	671,14
COLOMBIA	1.141.748	45.868.504	12.169,57	4.472,38	16.641,95

FUENTE: Ministerio de Transporte, 2005, pp. 10, 11 y 46.

Gráfico 9

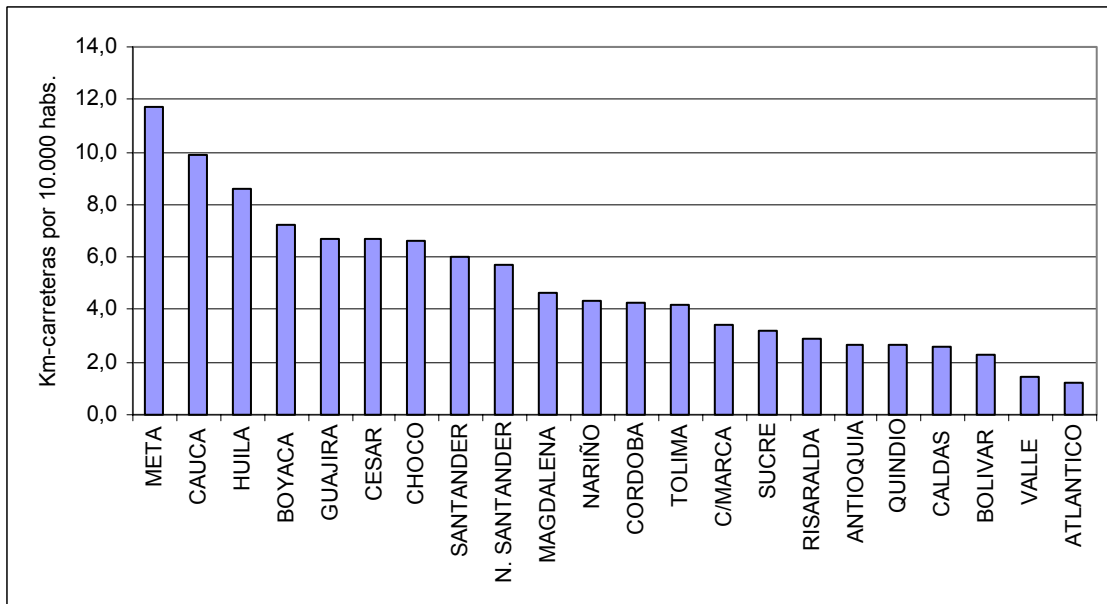
Kilómetros de carretera por cada 100 kilómetros cuadrados, 2005



FUENTE: Cálculos del autor con base en Ministerio de Transporte, 2005.

Gráfico 10

Kilómetros de carretera por cada 10.000 habitantes, 2005

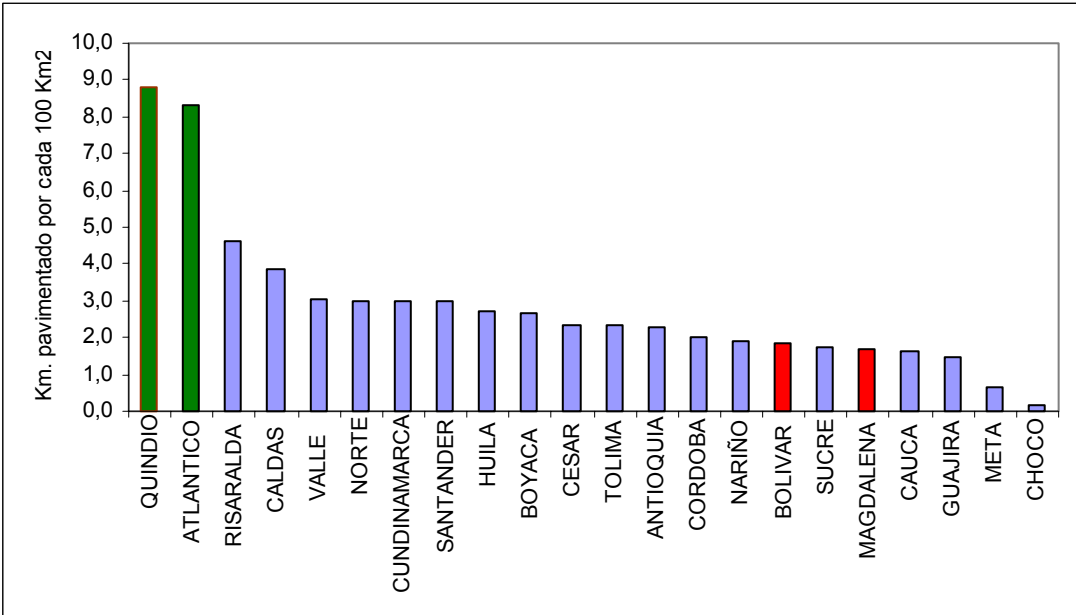


FUENTE: Cálculos del autor con base en Ministerio de Transporte, 2005.

Si lo que se quiere es tener una región más preparada para incrementar su tráfico de comercio exterior y ser más competitiva a nivel internacional, es conveniente conocer el indicador de carreteras pavimentadas. En ese sentido se encuentra que de nuevo Quindío y Atlántico son los departamentos con más vías pavimentadas por kilómetro cuadrado (más de 8 Kms.), seguidos por Risaralda (4.6) y Valle del Cauca (3.9). Por el contrario, en los siete últimos puestos encontramos cuatro departamentos de la región Caribe (Bolívar, Sucre, Magdalena y Guajira) y dos que forman parte de la región del Pacífico (Chocó y Cauca).

Gráfico 11

Kilómetros de carretera pavimentada por cada 100 kilómetros cuadrados, 2005



FUENTE: Cálculos del autor con base en Ministerio de Transporte, 2005.

Es necesario ampliar y mejorar las vías del corredor portuario del Caribe (en su mayoría en los departamentos de Bolívar y Magdalena), así como las troncales

que conectan esta región del litoral con el interior andino, donde se concentra el grueso de la población colombiana y gran parte de la producción nacional.

IX. PROYECTOS PRIVADOS E INFRAESTRUCTURA

Las expectativas de una mayor dinámica del comercio exterior son evidentes en la dirigencia gremial de las ciudades portuarias de Colombia. En esta perspectiva, las ciudades del corredor portuario deben prepararse para conformar y consolidar un cluster portuario y de exportaciones y un centro de logística internacional, que permita afrontar el desafío de la globalización, con adecuadas vías de acceso y eficiente prestación de servicios públicos.

Barranquilla necesita vías internas amplias y en buen estado, para permitir un flujo permanente y creciente de vehículos. En este sentido son estratégicos dos proyectos. Uno es la construcción de la Avenida del Río, la cual facilitará el acceso a los puertos ubicados a orillas del río Magdalena y a la Zona Franca, y sobre todo hará que la ciudad mire de nuevo al río. Esta obra se ejecutaría con recursos de valorización. La otra obra es la optimización de la Vía 40, ubicada en el corredor industrial de la ciudad.

Por el lado empresarial, son varios los proyectos en marcha, como la construcción (ya concluida) de una cementera en Sabanagrande. Así mismo, Monómeros Colombo-Venezolanos está construyendo en Barranquilla su nueva planta de amoníaco, para lo cual ha destinado una inversión de 400 millones de dólares, y

también está impulsando una fábrica de alcohol carburante. Esta última planta generaría empleo regional mayoritariamente en el campo. Por su parte el grupo Ardila Lulle construirá una gran fábrica de gaseosas en el Parque Industrial de Malambo S.A. (PIMSA), para producir allí los diferentes productos de Postobón con destino al Caribe colombiano y al mercado regional de la Cuenca del Caribe. También en PIMSA se establecerá una nueva empresa de alimentos para mascotas. Por su parte, la Sociedad Portuaria invertirá cerca de veinte millones de dólares en la preparación del terminal marítimo a las necesidades de los nuevos acuerdos comerciales, y se proyecta la construcción de un megapuerto en Bocas de Ceniza, en la desembocadura del río Magdalena.

Los empresarios de Cartagena han tomado la iniciativa de prepararse para afrontar mejor los retos que implica la firma de los tratados de libre comercio. En este sentido, la Sociedad Portuaria Regional (SPR) y el Terminal de Contenedores de Cartagena – Contecar se integraron, como una estrategia para afrontar la competencia y facilitar la construcción de un megapuerto en la zona. Para el efecto, la SPR invirtió cerca de 120 millones de dólares, con el fin de lograr que a sus muelles llegaran buques cargueros de 5 mil contenedores. Es así como la firma danesa Maersk Line, la principal naviera del mundo, puso a disposición una flota de naves tipo Panamax, con capacidad para 5 mil contenedores, que conectará directamente a Colombia con puertos del lejano oriente asiático.

Según el gerente de la Sociedad Portuaria de Cartagena, con la llegada de estos buques los fletes tendrán una disminución del 43%, por lo que “con estos valores,

sale mucho más costoso traer el níquel de Cerro Matoso a Cartagena, que enviarlo desde aquí a los países asiáticos”¹⁸. De acuerdo con el gerente, la meta es convertir los muelles de Contecar en un megapuerto, a un costo de 350 millones de dólares. Este megapuerto moverá cerca de 3.5 millones de contenedores al año, por lo que se necesita adecuar las instalaciones portuarias para recibir buques de 10.000 contenedores. Este proyecto consolidaría a Cartagena como la más grande plataforma logística del comercio exterior colombiano.

También en Cartagena la empresa Petroquímica de Colombia (Petco) decidió invertir 40 millones de dólares en sus plantas de Cartagena, como una forma de enfrentar la competencia internacional. Estas industrias deben implementar ensanches y ajustes con el fin de ser competitivos en el marco de los nuevos acuerdos comerciales, toda vez que Petco exporta las dos terceras partes de su producción.

Según el gerente de Petco, con miras al TLC muchas empresas del interior del país tendrán que reubicarse en la región Caribe si quieren ser competitivos y exportar sus productos. De acuerdo con el directivo, las empresa ubicadas en el interior del país están desperdiciando cerca de cien dólares por tonelada, al no estar ubicados en la región Caribe: “Unos 50 dólares por tonelada que va transportar la materia prima hacia el interior y otros 50 dólares que se gastan para

¹⁸ *El Herald*o, Barranquilla, 20 de abril de 2006.

transformarla y despacharla a la región para enviarla a los mercados internacionales. Con esos costos no es posible competir en ningún mercado”¹⁹.

En Santa Marta igualmente se vienen adelantando varios proyectos de trascendencia para la ciudad. El primero es el proyecto urbano y arquitectónico para la recuperación del espacio público del Centro Histórico de Santa Marta, impulsado por la Alcaldía Distrital de la ciudad. Este proyecto se inscribe dentro de la tendencia internacional de recuperar para la población ciertos tejidos urbanos antiguos de la ciudad, y busca la revalorización del patrimonio inmueble, la sostenibilidad ambiental de la zona, la humanización de la ciudad y su proyección dentro de los circuitos turísticos internacionales²⁰. El otro proyecto que ya está en ejecución es la construcción de la vía alterna al puerto, por la cual se debe desplazar el tráfico pesado que se dirige o procede del muelle, para así descongestionar las vías internas de la ciudad.

X. ORDENAMIENTO DEL CORREDOR PORTUARIO

Las ciudades portuarias son el eslabón más importante de la cadena de transporte y punta de lanza del comercio internacional. Sin embargo, hay que tener en cuenta que las actividades portuarias implican desafíos permanentes en lo ambiental, energético y ordenamiento urbano-territorial. Una nueva organización de las

¹⁹ *El Herald*o, Barranquilla, 21 de abril de 2006.

²⁰ www.santamarta.gov.co

funciones portuarias y urbanas debe garantizar simultáneamente beneficios económicos y mejor calidad de vida²¹.

Un buen ejemplo es *Stadshavens Rotterdam* (Róterdam Ciudad-Puerto), organismo de desarrollo de esta ciudad holandesa que tiene como objetivo estudiar la relación del puerto con la ciudad, así como identificar y establecer nodos económicos dinamizadores de la ciudad. En el caso del puerto de Nueva York, su plan estratégico establece la necesidad de afianzar la actividad portuaria en una dimensión económica regional, en la que están involucrados los sectores público y privado, así como las universidades de la región²².

En los frentes costeros de las ciudades portuarias se están generando oportunidades de negocio como proyectos inmobiliarios y comerciales, que en la mayoría de las ocasiones se desperdician, al ser desplazados por actividades informales. Al considerar las relaciones puerto-ciudad, es necesario estudiar las causas que provocaron el abandono de los frentes marítimos y portuarios, así como conocer las diferentes soluciones que se le están dando al problema en Europa, Norteamérica y América Latina. En algunos casos, la reconversión de las antiguas áreas portuarias urbanas ha estado asociada a la actividad turística o a la industrialización de las ciudades portuarias²³.

²¹ International Association of Cities and Ports, *Propuesta de ponencia: territorio de las ciudades, territorios de los puertos, ¿Existe futuro en común?*, Sydney 2006. AIVP, *Encuentros de la AIVP en Róterdam*, 2005, Información electrónica.

²² www.cityportsrotterdam; www.aivp.org

²³ Tobal Conesa, Cristófol, 1997, "Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad", *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, N° 24, Barcelona.

Los espacios de interfaz ciudad-puerto tienen el potencial para convertirse en motor de desarrollo de las ciudades portuarias, como ha ocurrido en Róterdam, Nueva York, Buenos Aires o Alicante. En el caso de esta última, el puerto se ha convertido a lo largo de su historia en un elemento estructurante de la ciudad, no sólo en el plano espacial, sino además en el económico y social. El plan de ordenamiento del frente costero de Alicante fue adoptado en 1992, en el que se contemplaron equipamientos deportivos, comerciales, paisajísticos y de entretenimiento. El atractivo principal que tendrá el frente costero de esta ciudad española será un centro comercial flotante, consistente en un trasatlántico anclado en el puerto de manera permanente²⁴.

Otra experiencia cercana fue la vivida por la ciudad ecuatoriana de Guayaquil. En enero de 1997 los dirigentes gremiales y políticos de la ciudad crearon la *Fundación Malecón 2000*, como la entidad responsable de proyectar, ejecutar y administrar el proyecto de recuperación urbana de la ciudad, en la zona aledaña al río Guayas. Para el efecto, el gremio de los banqueros invitó a expertos urbanistas de la Universidad de Oxford Brookes de Inglaterra, para que elaboraran el anteproyecto urbanístico *Malecón 2000*.

La *Fundación Malecón 2000* es una entidad de derecho privado, integrada por instituciones públicas y privadas, presidida por el Alcalde de la ciudad. En 1998 se colocó la primera piedra de la obra, “convirtiendo en realidad el proyecto más

²⁴ www.aivp.org/article1406

ambicioso del Pacífico Sur”. Entre 1999 y 2003 se ejecutó el Proyecto en su totalidad, con la construcción de la Plaza Cívica, Centro Comercial Malecón, estacionamientos cubiertos, Museo Antropológico y de Arte Contemporáneo (MAAC) del Banco Central de Ecuador, Plaza Olmedo, Jardines del Malecón, restauración del Mercado Sur (edificación con valor histórico), Plaza de los Artesanos y Teatro IMAX, en el cual se tiene planeado desarrollar un museo en la primera planta²⁵. La experiencia de Guayaquil es un buen ejemplo a tener en cuenta en las ciudades del Caribe colombiana.

XI. ASOCIACIONES DE CIUDADES PORTUARIAS

El tema de las ciudades portuarias se ha vuelto de la mayor importancia, en la medida que la economía se ha integrado y globalizado en las últimas décadas. A nivel internacional es evidente el interés por conocer mejor la interrelación ciudad-puerto, que permita lograr altos niveles de eficiencia portuaria y mayor calidad de vida para la población. En Colombia es muy poco lo que se ha avanzado al respecto, mientras a nivel internacional las organizaciones se multiplican. En este sentido, se pueden destacar:

- *Asociación Internacional de Ciudades Portuarias* (AIVP – IACP por sus siglas en francés e inglés), con sede en Le Havre, Francia. Esta red internacional fue fundada en 1988, cuenta con más de 170 miembros a

²⁵ El primer directorio de la *Fundación Malecón 2000* estuvo integrado por los representantes de las siguientes instituciones: Alcalde de Guayaquil, Gobernador del Guayas, Gerente General de la Fundación, Comandante de la Zona Naval, rectores de tres universidades regionales, Asociación de Bancos Privados del Ecuador, Cámara de la Construcción de Guayaquil, Cámara de Industrias de Guayaquil, Cámara de la Pequeña Industria del Guayas, Cámara de Comercio de Guayaquil, Cámara Provincial de Turismo del Guayas, Fundación Natura, Junta Cívica de Guayaquil y Fundación Ecuador. Cfr. www.malecon.org

nivel internacional y dirige sus actividades al desarrollo de la relación puerto-ciudad. La Asociación reúne a los actores de la ciudad portuaria, alrededor de una preocupación común: la evolución de las relaciones ciudades-puertos, enmarcadas en la idea de complementariedad y necesidad de estrategias comunes. Entre los miembros cabe destacar a Buenaventura como el único puerto colombiano, además de cuatro puertos de Argentina y de Brasil.

- *Asociación para la Colaboración Puerto-Ciudad (RETE)*, con sede en Venecia, Italia. Desde el 2001 RETE funciona como una asociación para la cooperación entre puertos y ciudades portuarias de Europa y América. Algunos de los socios son el puerto y el área metropolitana de Lisboa, Puertos del Estado de España, Autoridad portuaria de Barcelona, Ayuntamiento de Arrecife, ciudad de Venecia, entre muchos otros.
- *Alianza Europea de Regiones de Interés Marítimo (AMRIE)*: esta es una organización vinculada al Parlamento Europeo, con sede en Bruselas (Bélgica), formada por más de 45 autoridades portuarias, administraciones y regiones portuarias, así como entidades relacionadas con el sector marítimo y portuario. En Europa también existe la “Comisión de Ciudades Portuarias del Arco Atlántico”, de la que hacen parte ciudades como Lisboa, Nantes-Saint Nazaire, Lorient, Cork, Vigo y Cardiff.
- En noviembre de 2005 se constituyó el Observatorio de Ciudades Portuarias del Océano Índico, con el objeto de intensificar la cooperación

regional, apoyándose en sus especialidades portuarias. En el observatorio participan ciudades de Sudáfrica, Madagascar, isla Reunión e isla Mauricio.

No cabe duda que el tema de las ciudades portuarias tiene vigencia y pertinencia. Así por ejemplo, en abril de 2006 se celebró en Tianjin, China, el Primer Foro Internacional de Alcaldes de Ciudades Portuarias, bajo el lema “La globalización económica y las oportunidades estratégicas para las ciudades portuarias”. Así mismo, en el mes de mayo del presente año se reunieron en Cartagena de Indias alcaldes de 25 ciudades portuarias iberoamericanas, para debatir sobre los temas de cooperación entre ciudades, la globalización y el medio ambiente.

El evento más representativo de las ciudades portuarias es el que para noviembre de 2006 está organizando en Sydney la *Internacional Association Cities and Ports*, cuyo lema es “Territorios de las ciudades, territorios de los puertos, ¿Existe un futuro común?”. Los temas a debatir tienen relación con la carencia de espacios de desarrollo, la interfaz ciudad-puerto, movilidad urbana y portuaria, flujos entre la ciudad y el puerto, reforzamiento de la cohesión social y reorganización del territorio y asuntos ambientales.

Sería recomendable que las alcaldías distritales del Caribe colombiano se vincularan por lo menos a una de estas organizaciones internacionales y participaran más activamente en los eventos que se organicen, para conocer las experiencias de otras ciudades con problemas similares.

XII. RESUMEN DE PROPUESTAS

En esta sección se presentan de manera concreta algunas propuestas de política y de proyectos que se trataron a lo largo del documento. Se propone impulsar la consolidación del *cluster* portuario del Caribe colombiano, en la medida en que Barranquilla, Cartagena y Santa Marta tienen fortalezas para incrementar el comercio exterior a través de sus puertos como su ubicación estratégica, capacidad productiva, infraestructura portuaria y potencial turístico. Las propuestas se han organizado en tres grupos: obras de infraestructura, fuentes de financiación y apoyo técnico-organizativo.

I. Obras de infraestructura

A. Red de carreteras

La expansión de la red nacional de carreteras a través de las concesiones viales, tiene como objetivo incrementar y mejorar los servicios de transporte entre los centros de producción y los corredores portuarios, lo que permitirá aprovechar las oportunidades que se generen con la firma de los acuerdos comerciales.

El Ministerio de Transporte ha identificado once proyectos preliminares para concesiones de autopistas, con una longitud de 2.661 kilómetros. Inicialmente se rehabilitarán calzadas sencillas (1.275 km.), se construirán segundas calzadas (673 km.), y luego, el alcance progresivo será la construcción de segundas calzadas (1.076 km.).

Mapa 2

Troncales, transversales y proyectos de autopistas



Fuente: IGAC, MDI Colombia.

Los proyectos de concesión tendrán un costo cercano a los 10 billones de pesos, incluyendo operación y mantenimiento, de los cuales 3.5 billones los aporta el Gobierno Nacional y la diferencia corresponde al sector privado. En los proyectos de doble calzada de la Costa Caribe se invertirán \$1.19 billones, aproximadamente un 12% de la inversión total²⁶.

Cuadro 4
Alcance de la concesión Ruta Caribe (kms.)

Alcance	Doble calzada	Rehabilitación	Mantenimiento
Básico	85	66	151
Progresivo	82	0	16
Total	167	66	167

FUENTE: DNP, 2006, *Documento Conpes*, 3413, "Programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006-2014" Bogotá, p. 19.

Los proyectos de doble calzada en la Costa Caribe comprende las vías Barranquilla-Cartagena (Ruta Caribe), Córdoba-Sucre y Santa Marta - Y de Ciénaga-San Alberto (Ruta del Sol 2). La "Ruta Caribe" tiene como objeto mejorar la conexión entre los puertos de la región localizados entre las ciudades de Cartagena y Barranquilla. El alcance de la concesión será el mejoramiento de 167 kilómetros de carreteras del corredor Barranquilla-Malambo-Sabanagrande-Sabanalarga-Luruaco-Cartagena²⁷. El plazo estimado para la ejecución de los diferentes proyectos de concesión varían entre los 15 y 20 años, con excepción de la "Ruta Caribe" que tiene un plazo mayor, entre 20 y 22 años.

²⁶ Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Concesiones-INCO, *Nuevos proyectos de Infraestructura: concesiones*, Información disponible en Internet.

²⁷ *Ibid.* (Conpes 3413), pp. 8 y 19.

Es preocupante que el Ministerio de Transporte no haya incluido la vía Barranquilla – Y de Ciénaga en el programa de concesiones de autopistas. De acuerdo con el Ministerio, esta vía quedó excluida por ser una concesión de carácter departamental. El anterior argumento no es suficiente para excluir una ruta de importancia regional y nacional como la mencionada.

En este sentido, se hace necesario no sólo las vías de doble calzada propuestas por el Gobierno Nacional a través del Conpes 3413 de 2006, sino también otras como las dobles calzadas Barranquilla – Ciénaga, Barranquilla-Calamar y la construcción de la transversal de la Depresión Momposina, en la parte media-sur de los departamentos de Bolívar, Magdalena y Cesar. De acuerdo con un periódico de la región, “la integración entre las tres ciudades portuarias del Caribe no sólo es la mejor forma de afrontar los retos del futuro, sino la única con posibilidad de éxito. Y eso se hace con vías”²⁸.

Una vez operando este corredor portuario, exportador y turístico tendrá la dinámica para generar encadenamientos productivos con el resto de la región Caribe, a través de mayores exportaciones de carbón procedentes de los departamentos de Cesar y La Guajira; consumo y transformación de productos derivados de la ganadería como carne, leche y cueros, para consumo regional y para la exportación; así mismo, impulso de atractivos turísticos por fuera del corredor portuario como Mompós, Aracataca, Nabusímake y los picos nevados de

²⁸ *El Herald*, Barranquilla, 9 de marzo de 2006, p. 3-A.

la Sierra Nevada de Santa Marta (subiendo por Valledupar), Festival Vallenato, Golfo de Morrosquillo o Cabo de la Vela, entre otros. En otras palabras, se trata de articular y hacer extensiva la dinámica económica del *cluster* portuario a las otras subregiones del Caribe colombiano.

B. Vías de acceso a las zonas portuarias

Ante las dificultades que genera en las ciudades portuarias el tráfico de carga desde y hacia los puertos, son prioritarios los proyectos como la construcción de las vías de acceso a las zonas portuarias. Hasta el 2005 sólo se había construido el Corredor de Carga de la zona portuaria e industrial de Cartagena, pero su financiación no se hizo con recursos generados por la actividad portuaria o el comercio exterior, sino por el cobro de valorización. En Santa Marta la “Vía Alternativa al Puerto” se está construyendo hace varios años con recursos de la Nación.

Las autoridades de Barranquilla han proyectado optimizar la Vía 40 y construir la Avenida del Río, pero a estos proyectos no tiene garantizado su financiación. Adicionalmente, como complemento a los proyectos de la autopista Cartagena-Barranquilla-Santa Marta, es necesario optimizar al menos una ruta a través de Barranquilla con vías de doble calzada, para cruzar la ciudad de forma más rápida y segura. Así mismo se propone mejorar la interconexión vial entre el aeropuerto Ernesto Cortissoz con los sectores centro y norte de la ciudad, donde están ubicados los hoteles, bancos, centros comerciales y sectores residenciales, así como con las ciudades vecinas de Cartagena y Santa Marta. De hecho, el

aeropuerto internacional de Barranquilla se convierte en una pieza clave de la integración de las tres ciudades del Caribe colombiano.

C. Canal de acceso a los puertos

Las inversiones públicas a desarrollar en las ciudades y zonas portuarias de Colombia, estarán en función de las proyecciones del crecimiento en el tráfico portuario. Para el caso de Barranquilla, el Gobierno Nacional estableció como prioritario la profundización de los canales de acceso a los puertos sobre el río Magdalena. Al desarrollar estas obras hidráulicas sobre el canal navegable de acceso, se busca la entrada de buques de 33 pies de calado, ya que en la actualidad sólo entran embarcaciones de hasta 28 pies.

En el 2005 el costo total de las obras ascendía a 20 millones de dólares. También es prioritario resolver técnicamente el problema del dragado del canal de acceso al puerto de Cartagena (ver Cuadro 5).

Cuadro 5
Proyectos prioritarios en Zonas Portuarias del Caribe, 2005

Zona portuaria y proyectos	Dólares (millones)
Barranquilla (Bocas de Ceniza-Calamar): dragado canal de acceso, playas de Puerto Colombia y mantenimiento de infraestructura	24.53
Cartagena: dragado canal de acceso, canal del Dique	33.84
Santa Marta-Ciénaga: Vía alterna, desarrollo vial y zona de actividad logística-ZAL	30.25
La Guajira: vía de acceso a Bahía Portete	13.00
Golfo de Morrosquillo: protección de playas y muelle turístico	3.30
Otras zonas portuarias (Urabá y Pacífico)	51.48
Total	156.40

FUENTE: DNP, *Documento Conpes*, 3342, marzo de 2005, p. 18.

D. Superpuerto

La integración entre la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) y el Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar) se concibió como una estrategia para facilitar la construcción de un megapuerto en el Caribe colombiano, que pudiera recibir buques cargueros de 5 mil contenedores. Una vez alcanzado este objetivo, los empresarios se pusieron como nueva meta convertir sus instalaciones en un megapuerto que moviera 3.5 millones de contenedores al año.

En este sentido viene trabajando la SPR de Cartagena-Contecar, para adecuar sus instalaciones portuarias para recibir buques de 10.000 contenedores, y entrar en la competencia con sus similares de la Cuenca del Caribe, en donde ya existen puertos *Hub* o de trasbordo en Panamá, Bahamas y Puerto Rico. Este proyecto consolidaría a Cartagena como la más grande plataforma logística del comercio exterior colombiano.

II. Fuentes de financiación

A. Pago de las concesiones portuarias

Las sociedades portuarias y los beneficiarios de licencias de embarcaderos deben pagar a la Nación una cifra fija anual, por el uso de infraestructura portuaria, playas y zonas de bajamar. 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.

En el 2004 las concesiones portuarias le pagaron a la Nación cerca de 15.8 millones de dólares anuales, siendo Buenaventura y Cartagena las que más aportaron. Estos recaudos por contraprestación son insuficientes para cubrir las necesidades de inversión en el corto plazo, con el agravante de que la restricción fiscal del Gobierno Central ha llevado a recortes en las inversiones públicas. En este sentido, las inversiones en zonas portuarias fueron presupuestadas en 9.3 millones de dólares en la vigencia fiscal de 2005, inferior a los 15.8 millones de recaudo por contraprestación.

Ante la importancia estratégica de las inversiones públicas que deben realizarse en las zonas portuarias, “es procedente permitir el uso de la totalidad de esos recursos de la contraprestación para financiar dichas inversiones”²⁹. De acuerdo con proyecciones del Ministerio de Transporte, durante el período 2005-2014 los ingresos por contraprestación de las diferentes zonas portuarias deben ascender a 158.1 millones de dólares y las inversiones a 156.4 millones de dólares³⁰.

Para que las ciudades portuarias y sus respectivos puertos incrementen sus niveles de eficiencia, y así mismo se aumente la competitividad del sector exportador colombiano, es necesario garantizar la financiación de los proyectos que faciliten el acceso marítimo a los puertos e incrementen la capacidad de los accesos viales, facilitando un intercambio modal.

²⁹ DNP, Ministerio de Transporte, INVIAS, *Documento Conpes 3315*, Bogotá, 25 de octubre de 2004, pp. 6.7.

³⁰ DNP, *Documento Conpes*, N° 3342, Bogotá, 14 de marzo de 2005, p. 19.

Una forma eficiente de garantizar estos proyectos, es que los recursos generados por el pago de las contraprestaciones portuarias sea administrado en su totalidad por las administraciones locales, con la asesoría técnica del Ministerio de Transporte, Departamento Nacional de Planeación e Instituto Nacional de Concesiones (INCO), y la vigilancia de la Contraloría General de la República.

III. Asuntos administrativos y organizativos

A. Cluster portuario y Área Metropolitana Regional

El corredor Santa Marta-Barranquilla-Cartagena presenta actividades económicas que permiten pensar en la consolidación de un *cluster* portuario en la región Caribe. De acuerdo con M. Porter, los gobiernos no se deben dedicar a crear nuevos *clusters*, sino más bien estimular su creación atrayendo inversión extranjera directa. En este sentido, el esfuerzo del gobierno estará focalizado en el ambiente de negocios del *cluster* del Caribe, propiciando nuevas inversiones en los puertos, en logística y en facilidad de acceso a las zonas portuarias. Siguiendo a Porter se propone crear una institución neutral, independiente del gobierno, que apoye el esfuerzo de impulsar el *cluster* y tenga una estructura que asegure su financiamiento en el largo plazo³¹.

De otra parte, la ley 768 de 2002 permite la conformación del Área Metropolitana de la Región Caribe, encargada de formular, adoptar y adelantar planes para el desarrollo del territorio bajo su jurisdicción. La configuración del corredor portuario

³¹ Conferencia de Michael Porter, Cartagena, 21 de octubre de 2005, Cfr. Universidad de los Andes, CEC-Centro de Estrategia y Competitividad.

o Área Metropolitana abarcaría al menos los Distritos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta y los municipios marítimo-ribereños de Ciénaga, Pueblo Viejo, Sitio Nuevo, Puerto Colombia, Tubará, Juan de Acosta, además de otros municipios con muelles a orillas del río Magdalena y del canal del Dique como Soledad, Malambo, Sabanagrande y Calamar.

Ante la escasa viabilidad política de esta iniciativa legislativa, se recomienda como un primer paso, que las ciudades portuarias del Caribe colombiano se organicen en una asociación a través de la cual coordinen acciones y estrategias conjuntas, de beneficio para la región Caribe. Además de lo anterior, también es recomendable que las alcaldías distritales del Caribe colombiano hagan parte activa en una de las asociaciones internacionales de ciudades portuarias, para conocer las experiencias de otras ciudades con problemas similares, y estudiar las diversas soluciones planteadas.

B. Experiencias a replicar

Los frentes costeros de las ciudades portuarias del Caribe tienen el potencial para generar oportunidades de negocios como proyectos inmobiliarios y comerciales. En este sentido, se propone la elaboración de un plan de ordenamiento del frente costero que contemple equipamientos deportivos, paisajísticos, culturales y actividades comerciales y turísticas, con financiación compartida entre los distritos y la inversión privada.

Este plan de renovación del frente marítimo contaría con el apoyo académico de las universidades e institutos de investigación de la región Caribe, para optimizar su organización urbana y prestación de servicios. La experiencia de Guayaquil debe estudiarse en profundidad, para replicarla o adaptarla a las necesidades de nuestras ciudades-puerto.

La experiencia de la *Fundación Malecón 2000* desarrollada en Guayaquil, una ciudad cálida y tropical similar a las ciudades portuarias del Caribe colombiano, es un buen ejemplo de cómo hacer bien las cosas: este modelo puede replicarse para proyectos como la recuperación del Paseo Bolívar o la construcción de un malecón sobre el río Magdalena, para el caso de Barranquilla; el Plan de recuperación del Centro histórico de Santa Marta, o la recuperación Integral del sector de Getsemaní en Cartagena. Una experiencia similar, aunque de menores proporciones, se ha vivido en Barranquilla alrededor del proyecto de recuperación de la Casa de la Aduana y su área circundante. La ejecución y administración del Proyecto ha estado a cargo de la Fundación Luis Eduardo Nieto Arteta, un ente de carácter mixto.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilera Díaz, María y Alvis Arrieta, Jorge, 2000, “Perfil socioeconómico de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta (1990-2000)”, *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, N° 17, Banco de la República, Cartagena.
- AIVP, *Encuentros de la AIVP en Róterdam*, 2005, Información electrónica.
- Bonet, Jaime, 2006, “La terciarización de las estructuras regionales en Colombia”, *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, N° 68, Banco de la República, Cartagena.
- Cárdenas, Mauricio, Alejandro Gaviria y Marcela Meléndez, 2005, *La infraestructura de transporte en Colombia*, Fedesarrollo, Bogotá.
- Comisión de Ciudades Portuarias del Arco Atlántico, “Declaración de Vigo”, Ayuntamiento de Vigo, 21 de marzo de 2003.
- De la Rosa, Napoleón y Duncan, Gustavo, 2004, “La importancia de las nuevas inversiones de los sectores estratégicos de Cartagena en el crecimiento económico colombiano”, *Economía & Región*, N° 2, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad Tecnológica de Bolívar, Cartagena.
- Departamento Administrativo de Planeación Distrital de Barranquilla, 2000, *Plan de Ordenamiento Territorial-POT de Barranquilla*, Tomo II, Componente general, Barranquilla.
- *Dinero*, N° 241, “Ahora hay que hacer algo”, Bogotá, 31 de octubre, 2005.
- DNP, *Documento Conpes*, 3413, “Programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006-2014”, Versión aprobada, Bogotá, marzo de 2006.
- DNP, *Documento Conpes*, N° 3342, “Plan de expansión portuaria 2005-2006: estrategias para la competitividad del sector portuario”, Versión aprobada, Bogotá, 14 de marzo de 2005.
- DNP, Ministerio de Transporte, INVIAS, *Documento Conpes 3315*, “Inversiones estratégicas prioritarias en zonas portuarias de Colombia”, Bogotá, 25 de octubre de 2004.
- *El Heraldo*, Barranquilla, 9 de marzo y 20 de abril de 2006.
- Fedele, Javier, *La ciudad vista desde el puerto*, Reseña del libro “City and Port” de Han Meyer, Universidad Nacional del Litoral, España, Información electrónica.
- Giaimo Chávez, Silvana, 2000, “Ordenamiento urbano de las ciudades portuarias de la Costa Caribe colombiana”, Universidad Jorge Tadeo Lozano – Seccional del Caribe, *Serie de Estudios sobre la Costa Caribe*, N° 10, Cartagena, p. 21.
- Hoffmann, Jan, 2000, “El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano”, *Revista de la CEPAL*, N° 71, Santiago, Agosto.

- International Association of Cities and Ports, *Propuesta de ponencia: territorio de las ciudades, territorios de los puertos, ¿Existe futuro en común?*, Sydney 2006.
- Ministerio de Transporte, 2005, *Caracterización del transporte en Colombia. Diagnóstico y proyectos de transporte e infraestructura*, Bogotá.
- Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Concesiones-INCO, *Nuevos proyectos de Infraestructura: concesiones*, Información disponible en Internet.
- Noguera, Elsa, "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.
- Porter, Michael, *La ventaja competitiva de las naciones*, Javier Vergara Editor, Buenos Aires, 1991.
- Regional Observatory of the Cities and Ports of the Indian Ocean, *Convention of Decentralized Cities and Ports of the Indian Ocean, 2006-2015*, Información disponible en Internet.
- Sánchez, Ricardo, 2004, "Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente", *Serie Recursos Naturales e Infraestructura*, N° 82, Santiago.
- Tobal Conesa, Cristófol, 1997, "Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad", *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, N° 24, Barcelona.
- Vilorio De la Hoz, Joaquín, 2000, "De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: los puertos del Caribe colombiano", *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, N° 16, Banco de la República, Cartagena.

ANEXOS

1. Tráfico portuario por zonas portuarias de Colombia, 2004 (en toneladas)

Zona portuaria	Importación	Exportación	Com. Exterior	Cabotaje	Fluvial	Tránsito	Toneladas
Santa Marta	1.214.765,0	25.872.396,5	27.087.161,5	28.999,0	0,0	3.695,0	27.119.855,5
Guajira	211.389,4	24.914.511,5	25.125.900,9	0,0	0,0	0,0	25.125.900,9
Cartagena	3.681.075,2	8.563.407,9	12.244.483,1	290.946,4	780.589,6	2.275.972,1	15.591.991,1
Buenaventura	5.708.673,0	2.858.104,0	8.566.777,0	0,0	0,0	717.234,0	9.284.011,0
Morrosquillo	74.388,1	8.884.778,3	8.959.166,3	40.269,3	0,0	0,0	8.999.435,6
Barranquilla	3.060.985,7	1.961.973,0	5.022.958,7	172.314,6	133.467,0	2.408,0	5.331.148,3
Tumaco/Turbo	0,0	393.368,4	393.368,4	55.486,8	0,0	0,0	448.855,2
Total	13.951.276,3	73.448.539,5	87.399.815,8	588.016,2	914.056,6	2.999.309,1	91.901.197,6

FUENTE: Superintendencia de Transportes y Puertos, Información estadística en Internet.

2. Tráfico portuario por sociedades portuarias regionales, 2004 (en toneladas)

SPR	Importación	Exportación	Com. Exterior	Cabotaje	Fluvial	Tránsito	Toneladas
Buenaventura	5.258.532,0	2.705.709,0	7.964.241,0	0,0	0,0	717.234,0	8.681.475,0
Cartagena	1.264.046,5	1.416.638,4	2.680.684,9	0,0	0,0	2.133.249,1	4.813.934,0
Santa Marta	1.214.765,0	2.472.140,0	3.686.905,0	8.999,0	0,0	3.695,0	3.699.599,0
Barranquilla	1.873.119,0	931.820,0	2.804.939,0	64.462,0	575,0	2.408,0	2.872.384,0
Tumaco	0,0	62.134,0	62.134,0	26.869,0	0,0	0,0	89.003,0

FUENTE: Superintendencia de Transportes y Puertos, Información estadística en Internet.

ÍNDICE "DOCUMENTOS DE TRABAJO SOBRE ECONOMIA REGIONAL"

<u>No.</u>	<u>Autor</u>	<u>Título</u>	<u>Fecha</u>
01	Joaquín Viloría 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 Viloría 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 Viloría 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 Viloría de la Hoz	De Colpuertos a las sociedades portuarias: los puertos del Caribe colombiano	Octubre, 2000
17	María M. Aguilera Díaz Jorge Luis Alvis Arrieta	Perfil socioeconómico de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta (1990-2000)	Noviembre, 2000
18	Luis Armando Galvis A. Adolfo Meisel Roca	El crecimiento económico de las ciudades colombianas y sus determinantes, 1973-1998	Noviembre, 2000
19	Luis Armando Galvis A.	¿Qué determina la productividad agrícola departamental en Colombia?	Marzo, 2001
20	Joaquín Viloría de la Hoz	Descentralización en el Caribe colombiano: Las finanzas departamentales en los noventas	Abril, 2001
21	María M. Aguilera Díaz	Comercio de Colombia con el Caribe insular, 1990-1999.	Mayo, 2001
22	Luis Armando Galvis A.	La topografía económica de Colombia	Octubre, 2001
23	Juan David Barón R.	Las regiones económicas de Colombia: Un análisis de <i>clusters</i>	Enero, 2002
24	María M. Aguilera Díaz	Magangué: Puerto fluvial bolivarense	Enero, 2002
25	Igor Esteban Zuccardi H.	Los ciclos económicos regionales en Colombia, 1986-2000	Enero, 2002

26	Joaquín Vilorda de la Hoz	Cereté: Municipio agrícola del Sinú	Febrero, 2002
27	Luis Armando Galvis A.	Integración regional de los mercados laborales en Colombia, 1984-2000	Febrero, 2002
28	Joaquín Viloria de la Hoz	Riqueza y despilfarro: La paradoja de las regalías en Barrancas y Tolú	Junio, 2002
29	Luis Armando Galvis A.	Determinantes de la migración interdepartamental en Colombia, 1988-1993	Junio, 2002
30	María M. Aguilera Díaz	Palma africana en la Costa Caribe: Un semillero de empresas solidarias	Julio, 2002
31	Juan David Barón R.	La inflación en las ciudades de Colombia: Una evaluación de la paridad del poder adquisitivo	Julio, 2002
32	Igor Esteban Zuccardi H.	Efectos regionales de la política monetaria	Julio, 2002
33	Joaquín Viloria de la Hoz	Educación primaria en Cartagena: análisis de cobertura, costos y eficiencia	Octubre, 2002
34	Juan David Barón R.	Perfil socioeconómico de Tubará: Población dormitorio y destino turístico del Atlántico	Octubre, 2002
35	María M. Aguilera Díaz	Salinas de Manaure: La tradición wayúú y la modernización	Mayo, 2003
36	Juan David Barón R. Adolfo Meisel Roca	La descentralización y las disparidades económicas regionales en Colombia en la década de 1990	Julio, 2003
37	Adolfo Meisel Roca	La continentalización de la Isla de San Andrés, Colombia: Panyas, raizales y turismo, 1953 - 2003	Agosto, 2003
38	Juan David Barón R.	¿Qué sucedió con las disparidades económicas regionales en Colombia entre 1980 y el 2000?	Septiembre, 2003
39	Gerson Javier Pérez V.	La tasa de cambio real regional y departamental en Colombia, 1980-2002	Septiembre, 2003
40	Joaquín Viloria de la Hoz	Ganadería bovina en las Llanuras del Caribe colombiano	Octubre, 2003
41	Jorge García García	¿Por qué la descentralización fiscal? Mecanismos para hacerla efectiva	Enero, 2004
42	María M. Aguilera Díaz	Aguachica: Centro Agroindustrial del Cesar	Enero, 2004
43	Joaquín Viloria de la Hoz	La economía ganadera en el departamento de Córdoba	Marzo, 2004
44	Jorge García García	El cultivo de algodón en Colombia entre 1953 y 1978: una evaluación de las políticas gubernamentales	Abril, 2004
45	Adolfo Meisel R. Margarita Vega A.	La estatura de los colombianos: un ensayo de antropometría histórica, 1910-2002	Mayo, 2004
46	Gerson Javier Pérez V.	Los ciclos ganaderos en Colombia, 1950-2001	Junio, 2004
47	Gerson Javier Pérez V. Peter Rowland	Políticas económicas regionales: cuatro estudios de caso	Agosto, 2004
48	María M. Aguilera Díaz	La Mojana: Riqueza natural y potencial económico	Octubre, 2004
49	Jaime Bonet	Descentralización fiscal y disparidades en el ingreso regional: experiencia colombiana	Noviembre, 2004
50	Adolfo Meisel Roca	La economía de Ciénaga después del banano	Noviembre, 2004
51	Joaquín Viloria de la Hoz	La economía del departamento de Córdoba: ganadería y minería como sectores clave	Diciembre, 2004
52	Juan David Barón Gerson Javier Pérez V. Peter Rowland	Consideraciones para una política económica regional en Colombia	Diciembre, 2004

53	Jose R. Gamarra V.	Eficiencia Técnica Relativa de la ganadería doble propósito en la Costa Caribe	Diciembre, 2004
54	Gerson Javier Pérez V.	Dimensión espacial de la pobreza en Colombia	Enero, 2005
55	Jose R. Gamarra V.	¿Se comportan igual las tasas de desempleo de las siete principales ciudades colombianas?	Febrero, 2005
56	Jaime Bonet	Inequidad espacial en la dotación educativa regional en Colombia.	Febrero, 2005
57	Julio Romero Prieto	¿Cuánto cuesta vivir en las principales ciudades colombianas? Índice de costo de vida comparativa.	Junio, 2005
58	Gerson Javier Pérez V.	Bolívar: Industrial, agropecuario y turístico.	Julio, 2005
60	Jaime Bonet	Desindustrialización y terciarización espúria en el departamento del Atlántico, 1990-2005.	Julio, 2005
61	Joaquín Viloria de la Hoz	Sierra Nevada de Santa Marta: economía de sus recursos naturales.	Julio, 2005
62	Jaime Bonet	Cambio estructural regional en Colombia: una aproximación con matrices insumo-producto.	Agosto, 2005
63	María M. Aguilera	La economía del departamento de Sucre: ganadería y sector público.	Agosto, 2005
64	Gerson Javier Pérez V.	La infraestructura del transporte carretero y la movilización de carga en Colombia.	Septiembre, 2005
65	Joaquín Viloria De La Hoz	Salud pública y situación hospitalaria en Cartagena	Noviembre, 2005
66	Jose R. Gamarra V.	Desfalcos y regiones: un análisis de los procesos de responsabilidad fiscal en Colombia	Noviembre, 2005
67	Julio Romero P.	Diferencias sociales y regionales en el ingreso laboral de las principales ciudades colombianas, 2001-2004	Enero, 2006
68	Jaime Bonet	La terciarización de las estructuras económicas regionales en Colombia	Enero, 2006
69	Joaquín Viloria De La Hoz	Educación superior en el Caribe colombiano: análisis de cobertura y calidad	Marzo, 2006
70	Jose R. Gamarra V.	Pobreza, corrupción y participación política: una revisión para el caso colombiano	Marzo, 2006
71	Gerson Javier Pérez V.	Población y Ley de Zipf en Colombia y la Costa Caribe, 1912-1993.	Abril, 2006
72	María M. Aguilera Díaz	El Canal del Dique y su subregión: una economía basada en la riqueza hídrica.	Mayo, 2006
73	Adolfo Meisel Roca Gerson Javier Pérez V.	Geografía física y poblamiento en la Costa Caribe colombiana.	Junio, 2006
74	Julio Romero P.	Movilidad social, educación y empleo: los retos de la política económica del departamento del Magdalena.	Junio, 2006
75	Jaime Bonet Adolfo Meisel Roca	El legado colonial como determinante del ingreso per cápita departamental en Colombia	Julio, 2006
76	Jaime Bonet Adolfo Meisel Roca	Polarización del ingreso per cápita departamental en Colombia, 1975-2000	Julio, 2006

77	Jaime Bonet	Desequilibrios regionales en la política de descentralización en Colombia	Octubre, 2006
78	Gerson Javier Pérez V.	Dinámica demográfica y desarrollo regional en Colombia	Octubre, 2006
79	María M. Aguilera Díaz Camila Bernal Mattos Paola Quintero Puentes	Turismo y desarrollo en el Caribe colombiano	Noviembre, 2006
80	Joaquín Viloria De La Hoz	Ciudades portuarias del Caribe colombiano: Propuestas para competir en una economía globalizada	Noviembre, 2006