

Es absolutamente necesario mantener el Puerto de Barranquilla ?

Gustavo Vergel Cabrales
Director Dpto. de Investigaciones
Socioeconómicas - DIS.

1. ALGUNAS CONSIDERACIONES PRELIMINARES.

Con la construcción del muelle de Puerto Colombia se inicia, en el Municipio del mismo nombre en el Departamento del Atlántico, la actividad portuaria en grande; era este un puerto natural sin obstáculos de índole alguna para la navegación marítima, aún en 1947 surcaban el largo muelle barcos procedentes de diferentes nacionalidades del mundo, eran desde luego los últimos que llegaban a ese puerto. En la época en que el puerto estaba activo, Puerto Colombia mostraba pujanza, crecimiento y una envidiable actividad turística desaparecida hoy casi por completo.

De otro lado el municipio con el cual lindaba el de Puerto Colombia, que lo era el de Barranquilla, no conocía la contaminación, especialmente los barrios situados al norte y noroccidente, eran unos sectores por urbanizar limpios y claros.

Pero de pronto el centralismo departamental, con peores secuelas que el de la capital, que no ha dejado prosperar a los 21 municipios restantes del Departamento, surgió y logró el traslado del puerto marítimo al Municipio de Barranquilla, para entonces el gobierno y quienes manejaban los puertos de Colombia, no imaginaban el eterno y costoso e insoluble problema que generaría el nuevo puerto de Barranquilla (terminal marítimo) para la nación colombiana y que entre otras cosas le puso una talanquera

infranqueable al desarrollo de la Ciudad turística del Atlántico, Puerto Colombia.

Pués bien, para establecer el Puerto en Barranquilla, que no disponía ni dispone de condiciones naturales para ello, se recurrió a la desembocadura del Río Magdalena, a la que había que interrumpirle su curso natural al mar, con la construcción inicialmente de el Tajamar Occidental y posteriormente con el Tajamar Oriental, que estrechara la desembocadura y se produjese la elevación de las aguas ampliando el calado de el canal navegable, lo contraproducente de esta genial idea (o tal vez simple idea), lo fue olvidar los millones de toneladas de lodo, arena y deshechos que anualmente el colosal río Magdalena arrastra consigo al mar por medio de su anchísima desembocadura, pero por efecto de estrecharse esta concentraba allí el lodo, la arena y los deshechos que traía consigo después de recorrer diez departamentos colombianos, con lo que automáticamente se bajaba el calado del canal y consecuentemente entonces, se requería una costosa obra de dragado (lo que en ningún caso ha sido solución definitiva) para poder recuperar la capacidad navegable.

A groso modo son tres los efectos de un gran costo social producido:

a) Contaminación de alto grado de la zona (residencial) norte y occidental del Municipio de Barranquilla por efecto del desarrollo industrial (Vía 40) paralelo al río y cercano al puerto, cuyos deshechos son arrojados por los vientos Alisios a los sectores mencionados (sin posible solución alguna).

b) Estancamiento socioeconómico y jurídico del Municipio de Puerto Colombia,

primero por el traslado del puerto que lo privaba de los ingresos que éste genera, y segundo por los efectos que el estrechamiento de la desembocadura del río Magdalena produjo al desviar hacia sus playas los miles de millones de toneladas de arena que arrastra consigo anualmente, y

c) El desangre económico que significa el mantenimiento de un puerto artificial como el de Barranquilla, sin solución posible y que tiene que pagar la nación entera.

Ahora examinemos algunos indicadores que nos guíen a consideraciones más objetivas sobre el futuro del Puerto de Barranquilla, no sin antes recordar que a 90 minutos se encuentra el Puerto de Santa Marta y a 120 minutos el Puerto de Cartagena, ambos marítimos y naturales sin problemas para la navegación conocida hasta ahora.

2. ALGUNOS INDICADORES SIGNIFICATIVOS

Examinaremos las importaciones y las exportaciones por aduanas y por secciones del país, con el objeto de ver el origen y destino de las mismas.

Las tablas que utilizaremos fueron elaboradas con base en el último anuario de Comercio Exterior preparado y publicado por el DANE, que a su vez elaboró con base en los manifiestos de importaciones y los formularios únicos de exportaciones, documentos oficiales que registran los mecanismos efectivamente comprados o vendidos a otros países, de manera pues que sin regionalismos de índole alguna mirámos lo que tales cifras indican.

2.1. IMPORTACIONES POR ADUANAS DEL PAIS E IMPORTACIONES POR SECCION DEL PAIS 1983.

Con base en la TABLA 1, podemos decir que del total de las importaciones por aduanas la de Barranquilla participa con sólo un 15o/o, mientras que Cartagena, y Buenaventura lo hacen con 40o/o y 24o/o respectivamente en cuanto a kilogramos brutos importados se refiere, y en cuanto a valor en pesos colombianos lo hacen de la siguiente forma: Cartagena 24o/o, Buenaventura 18o/o, Barranquilla 16o/o, y el resto del país 42.2o/o.

TABLA 1. IMPORTACIONES POR ADUANAS DEL PAIS 1983

Aduanas	Kilogramos	o/o	Valor	o/o
	Brutos		Pesos Colombianos	
Cartagena	2.952.823.426	39.9	85.099.430.265	23.46
Buenaventura	1.766.035.007	23.9	64.423.812.815	17.6
Barranquilla	1.122.686.174	15.2	60.985.112.183	16.7
Santa Marta	828.711.862	11.2	28.540.966.036	7.8
Resto del país	714.108.985	9.6	125.374.077.000	34.4
Total	7.384.365.454	100.	364.423.434.102	100.

FUENTE: DANE. Anuario Comercio Exterior. 1984. Cálculos del Autor.

TABLA 2. IMPORTACIONES POR SECCIONES MAS IMPORTANTES DEL PAIS. 1983

Aduanas	Kilogramos		Valor	
	Brutos	o/o	Pesos Colombianos	o/o
Antioquia	445.303.092	6.0	42.593.672.535	11.6
Atlántico	552.715.243	7.4	16.207.218.003	4.4
Bogotá D. E.	2.483.083.043	3.4	164.715.787.276	45.0
Bolívar	223.915.425	3.0	10.273.730.285	2.8
Valle del Cauca	378.522.790	5.1	38.648.724.304	10.6
Resto del país	3.300.835.361	44.5	91.984.303.000	25.2
Total	7.384.365.454	100.	364.423.434.102	100.

fuerite; „dane... Anuario Comercio Exterior. 1984. Cálculos del Autor.

De acuerdo a la TABLA 2, el Departamento del Atlántico sólo recibió (destino final de las importaciones) el 7.4o/o de las importaciones totales del país (kilogramos brutos), y si se le mira desde el punto de vista del valor en pesos colombianos participó con 4.4o/o del valor total importado.

Los indicadores anteriores nos permiten afirmar que de las importaciones hechas por Barranquilla, el 51o/o va con destino al interior del país.

Cabe destacar aquí que los puertos marítimos de Cartagena y Santa Marta (cercanos a Barranquilla), importan por aduana el 51.1o/o del total importado por aduana del país.

2.2. EXPORTACIONES POR ADUANAS DEL PAIS Y EXPORTACIONES SEGUN SECCIONES DEL PAIS 1983

Desde el punto de vista de las importaciones la situación es más crítica si se tiene en cuenta que del total exportado por aduanas en el país a la de Barranquilla corresponde sólo un 4.5o/o en cuanto a kilogramos

brutos exportados se refiere; cabe anotar que por Cartagena se exporta el 51o/o del total que exporta el país por aduanas, Buenaventura el 15o/o y Santa Marta 7.3o/o.

En lo referente al valor de las exportaciones las salidas por Cartagena representan el 30.2o/o, la de Buenaventura el 34.4o/o y Santa Marta el 9.9o/o y Barranquilla el 3.5o/o (ver TABLA 4).

Si se mira lo exportado según secciones del país (desde el origen de las exportaciones— el Departamento del Atlántico (Barranquilla) participó con 4.3o/o en cuanto a kilogramos brutos y con el 3.9o/o del total en cuanto a valor exportado por debajo de Bolívar y el Valle del Cauca (ver TABLA 3).

La situación del Puerto de Barranquilla a partir del año 1983 es más crónica aún por los gravísimos problemas de la baja de calado del canal navegable, además de los problemas de otro tipo que son característico de este puerto.

3. Queda claro que el traslado del Puerto de Barranquilla se ha traducido en un alto costo social, que aunque no se ha cuantifi-

TABLA No. 3 EXPORTACIONES SEGUN SECCIONES DEL PAIS. 1983

Aduanas	Kilogramos		Valor	
	Brutos	o/o	Pesos Colombianos	o/o
Antioquia	851.303.834	15.6	20.774.710.552	8.5
Atlántico	232.854.408	4.3	9.458.163.175	3.9
Bogotá D. E.	347.850.021	6.4	16.221.544.445	6.6
Bolívar	466.506.154	8.5	7.849.351.445	3.2
Cudninarca	184.163.256	3.3	13.069.906.127	5.4
Valle del Cauca	420.600.488	7.7	12.687.028.007	5.2
Resto del país	2.915.955.227	54.0	163.355.897.000	67.0
Total	5.459.233.388	100.	243.416.649.466	100.

FUENTE: "DANE" Anuario Comercio Exterior. 1983. cálculos del Autor.

TABLA 4. EXPORTACIONES POR ADUANAS DEL PAIS. 1983

Aduanas	Kilogramos		Valor	
	Brutos	o/o	Pesos Colombianos	o/o
Cartagena	2.785.743.080,	51.0	73.094.829.618	30.2
Buenaventura	749.166.728	14.6	83.771.851.226	34.4
Barranquilla	243.329.419	4.5	8.652.187.554	3.5
Santa Marta	400.450.037	7.3	24.287.433.761	9.9
Resto del país	1.230.544.124	22.6	62.262.536.000	22.0
Total	5.459.233.388	100.	243.416.649.466	100.

FUENTE: "DANE". Anuario Comercio Exterior. Agrupaciones y cálculos por el Autor.

cado es obvio que es alto (los hechos así lo demuestran), y vistas las frías cifras, del Comercio Exterior Colombiano, parece que bien vale la pena razonar un poco sobre la conveniencia de mantener o no este puerto

artificial de Barranquilla, y yo me inclino en principios por no, sobretudo cuando la nación se ha empeñado en corregir rumbos equivocados que tan elevados costos han significado para el pueblo colombiano.