

*En materia de comercio, Colombia estará en dos escenarios simultáneos en los próximos veinte años.*

José Stalin Rojas  
Profesor asociado  
Director Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio del CID  
Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Colombia.

\*Artículo publicado en el periódico *Transporte Integral* - edición abril-mayo de 2011.

Bogotá D.C., 23-may-2011 (Prensa CID). Colombia estará en dos escenarios simultáneos en los próximos veinte años: un crecimiento constante de las exportaciones e importaciones de

las economías del Pacífico, (especialmente China, Japón, e India) y un aumento de los tratados de libre comercio con los países europeos y el eventual TLC con Estados Unidos. Ambos panoramas implican un aumento de las mercancías exportadas e importadas y por consiguiente, un aumento en el tráfico de mercancías en los puertos nacionales. Adicional a lo anterior, está la tendencia de los puertos a convertirse en centros de distribución regional y puertos de tercera generación.

Los puertos sobre el Atlántico y el Pacífico están convirtiéndose en lugares, no solamente de traslado de mercancías de los buques a tierra firme, sino en territorios que le agregan valor a los productos que llegan y ofrecen servicios integrados de almacenaje y conexión con sistemas logísticos y de transporte al interior de los países. Es lo que las Naciones Unidas (UNCTAD) llaman puertos de generación.

Dentro de este marco, es necesario preguntarse si los puertos en Colombia están preparados para soportar el volumen de productos que se les avecina, y si están en capacidad de ofrecer servicios competitivos conforme a las exigencias de la logística marítima internacional. La respuesta puede ser plural.

Existen buenas señales como la reciente creación de la Fundación Colombiana de Calidad Portuaria, la cual, y con recursos de la Corporación Andina de Fomento (CAF), pretenderá adecuar los procesos de los puertos de Buenaventura y Cartagena a estándares de calidad internacional.

A pesar de este paso en la dirección correcta, todavía hace falta camino por andar y más aún, darnos prisa porque los demás puertos latinoamericanos; el Callao en Perú, el de Valparaíso y San Antonio en Chile y el de Santos en Brasil están corriendo en adecuar su infraestructura y políticas de transporte para ser más atractivos a los países del Asia, Pacífico y Atlántico.

De otro lado, la llegada de operadores internacionales a los puertos latinoamericanos cambia el enfoque del negocio portuario, puesto que pueden implementar tarifas únicas por TEU, y obligar a los puertos latinoamericanos a competir, no solamente por costos, sino por el ofrecimiento de servicios de valor agregado.

En conclusión, Colombia presenta tres retos por superar: convertir sus puertos en puertos de tercera generación, explorar la posición geográfica privilegiada que tiene y unificar sus políticas públicas de transporte, infraestructura y logística.

Todavía se menciona la frase “la riqueza pasa por Buenaventura pero no se queda en el Chocó”, y esto se lograría al transformar estos lugares en puertos de impacto regional que ofrecieran servicios competitivos a los exportadores e importadores, y más con la perspectiva de unificación de tarifas por TEUS.

Igualmente, la implementación de una política pública integral de transporte, logística e infraestructura, permitirá hacer inversiones para articular realmente los demás modos de transporte con los puertos y empujar el desarrollo regional. Por último, Colombia podría aprovechar la ventaja comparativa de construir puertos en las aguas profundas de Tribuga (Pacífico) y Tarena (Atlántico) y unirlos a través de un tren de trocha estándar; esto marcaría un hito en el desarrollo de los puertos de Latinoamérica, puesto que sería una vía alterna al Canal de Panamá. Sólo falta tomar esta decisión.

