

MIRAR HACIA EL GRAN CARIBE SIGNIFICA MIRAR TAMBIÉN AL RÍO MAGDALENA EN TODA SU EXTENSIÓN. MÁS ALLÁ DE SER LA CONEXIÓN DEL INTERIOR DEL PAÍS CON SU COSTA NORTE, ESTA ARTERIA FLUVIAL PODRÍA SER LA CONEXIÓN DE COLOMBIA CON EL COMERCIO INTERNACIONAL Y CON EL RESTO DEL MUNDO, SOLO SI SE LE DA UNA VERDADERA OPORTUNIDAD.

Por
Alfonso Salas Trujillo,
Gerente Puerto de Cartagena

En el puerto creemos firmemente que Colombia debe dejar de darle la espalda a sus mares. Este es un propósito que está detrás de todas nuestras acciones y que repetimos siempre que tenemos la oportunidad. Así lo hacemos porque somos conscientes de la relevancia que esto tiene para el desarrollo del país.

El Gran Caribe -caso que nos atañe- es el principal nodo del comercio global. El punto donde se encuentra más rápida y fácilmente un barco con dirección a los principales centros de producción y consumo del planeta. Gracias a que las 20 principales líneas navieras del mundo mantienen operaciones en la región, hoy transitan 13 millones de contenedores al año y se proyecta que para 2020 la cifra superará los 22 millones, gracias a la ampliación del Canal de Panamá.

MAGDALENA GLOBAL

DEL RÍO AL MUNDO



Canal de acceso,
Puerto de Barranquilla

Esa poderosa red está justo aquí, en nuestras orillas

Los puertos del Caribe colombiano se han convertido en la principal plataforma de exportación de los productos del país. Por las aduanas de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta se exportaron \$22.785 millones de pesos, durante 2015, equivalentes al 71 % del total nacional. Por su parte, por la zona aduanera de Cartagena pasa el 72 % del valor de las exportaciones (FOB¹). Las terminales portuarias de Sociedad Portuaria de Cartagena y la Terminal de Contenedores de Carga (Contecar) ofrecen conexiones directas a 21 puertos de E.E. U.U., y a 750 puertos en 140 países, con un plan de crecimiento para llegar a manejar 5.5 millones de contenedores anuales en el 2020, para un total de 100 millones de toneladas cuando se consideran los terminales de líquidos, carbón y graneles, entre otros.

Lo anterior, facilita enormemente el comercio internacional del país, ya que tenemos conexiones disponibles de forma permanente con el resto del mundo y a precios muy competitivos. ¿No es paradójico entonces

que los centros de producción del interior del país aún no estén conectados con la costa de una manera rápida y eficiente?

Transportar un contenedor desde Bogotá hacia la costa Caribe cuesta en promedio US\$1.535, mientras en países como Perú, Chile y Panamá el transporte entre los centros de producción y los puertos vale máximo US\$500, de acuerdo al informe del Doing Business 2015 y al Plan Maestro de Transporte Intermodal elaborado por el Consejo Privado de Competitividad. Es más, llevar un contenedor de Colombia a Asia -una distancia 14 veces mayor- cuesta solo entre 50 y 300 dólares.

Estos altísimos costos en transporte implican que alrededor del 15 % de las ventas de las empresas en Colombia se va en costos logísticos, según la Encuesta Nacional Logística de 2015, realizada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP). Este valor es más alto que el promedio reportado para Latinoamérica.

Así las cosas, es apremiante conectar con eficiencia los centros de producción del país con la Bahía de Cartagena, la vía más expedita al comercio internacional.

¹ FOB: del inglés *free on board* «Libre a bordo, puerto de carga convenido». Cláusula de comercio internacional (incomter) que se utiliza para operaciones de compraventa en las que el transporte de la mercancía se realiza por barco, ya sea marítimo o fluvial. Hace referencia a las condiciones, derechos y obligaciones que existen tanto para el comprador como para el vendedor.



UNA MAYOR UTILIZACIÓN DEL RÍO MAGDALENA
REDUCIRÍA LOS FLETES DEL TRANSPORTE
INTERNO DE CARGA ENTRE 30 % Y 40 %.

Canal de acceso,
Puerto de Barranquilla

La solución pasa por el Magdalena

¿Qué necesitamos? Algunos avances en la dirección correcta se han dado en los últimos años en materia vial. Pero aquí quiero referirme específicamente al caso del río Magdalena.

El Banco Mundial dijo claramente que para mejorar la competitividad del país se necesita de manera urgente un sistema multimodal de transporte. Y eso incluye principalmente la navegabilidad por esta gran arteria fluvial.

Miremos algunas cifras:

- Comparado con otros medios de transporte, el fluvial es el que tiene mayor capacidad para transportar carga: mientras una barcaza está en capacidad de llevar hasta 1.094 toneladas, un camión puede mover solo 35. Se necesitarían entonces 31 tractomulas para llevar la carga de una sola embarcación.
- El transporte férreo y fluvial ofrecen costos comparativamente más bajos que el carretero: 0.8 y 0.7%, respectivamente.

- Se calcula que una mayor utilización del río Magdalena reduciría los fletes del transporte interno de carga entre el 30% y 40%.
- Lo anterior es totalmente relevante si se tiene en cuenta que reducir solo el 1% en los costos de transporte puede incrementar las exportaciones de manera significativa: en el sector agrícola hasta en un 9%, en la industria hasta un 7.8% y en la minería un 5.9%.

No se necesita mucho entonces para entender que el río Magdalena debe ser intervenido urgentemente si se quiere que el comercio del país sea más competitivo. La navegabilidad del sistema Magdalena-Calamar-Canal del Dique-Bahía de Cartagena permitirá que el interior de Colombia tenga un acceso directo a ese gran nodo de comercio internacional que es el Gran Caribe.

Este proyecto no da más espera. El río Magdalena vía Canal del Dique-Bahía de Cartagena es la conexión de Colombia con el comercio internacional y con el resto del mundo.

Así pues, reafirmamos que el país debe dejar de darle la espalda a sus ríos, especialmente al Magdalena y la navegabilidad del Canal del Dique, pues esto significa darle la espalda al mar Caribe, al comercio exterior colombiano, a la competitividad y al desarrollo del país.



La gran arteria de Colombia

Recordemos algunas cifras que demuestran el lugar que ocupa el río Magdalena en nuestro país:

Su cuenca ocupa el 24 % del territorio colombiano.

En ella se ubican 19 departamentos del país y los cuatro mayores centros urbanos: Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla.

Allí vive el 80 % de la población.

Y allí se produce el 85 % del Producto Interno Bruto (PIB) nacional.

Por su paso están las áreas agrícolas de mayor productividad, las cuales generan el 75 % de la producción agropecuaria, incluido el 90 % de la producción cafetera.