

|Zona portuaria de Buenaventura: y su importancia en Colombia

Juliana López Larada ✉ julilo24@hotmail.es

Trabajo de Grado presentado para optar al título de Negociador Internacional

Asesor: Nancy Estella Grajales Montoya, Magíster (MSc) en Gestión de las organizaciones.



Universidad de San Buenaventura Colombia

Facultad de Ciencias Empresariales

Negocios Internacionales

Medellín, Colombia

2017

Citar/How to cite	(López, 2017)
Referencia/Reference	López, J, (2017). <i>Zona Portuaria de Buenaventura: y su importancia en Colombia</i> (Trabajo de grado Negocios Internacionales). Universidad de San Buenaventura Colombia, Facultad de Derecho, Bello.
Estilo/Style: APA 6th ed. (2010)	

Bibliotecas Universidad de San Buenaventura



Biblioteca Digital (Repositorio)
<http://bibliotecadigital.usb.edu.co>

- Biblioteca Fray Alberto Montealegre OFM - Bogotá.
- Biblioteca Fray Arturo Calle Restrepo OFM - Medellín, Bello, Armenia, Ibagué.
- Departamento de Biblioteca - Cali.
- Biblioteca Central Fray Antonio de Marchena – Cartagena.

Universidad de San Buenaventura Colombia

Universidad de San Buenaventura Colombia - <http://www.usb.edu.co/>

Bogotá - <http://www.usbbog.edu.co>

Medellín - <http://www.usbmed.edu.co>

Cali - <http://www.usbcali.edu.co>

Cartagena - <http://www.usbctg.edu.co>

Editorial Bonaventuriana - <http://www.editorialbonaventuriana.usb.edu.co/>

Revistas - <http://revistas.usb.edu.co/>

Resumen

El puerto de Buenaventura se ha convertido en un distrito importante para el desarrollo de Colombia, por medio de este se realiza el mayor movimiento de carga de exportaciones e importaciones que se ejecutan en el ámbito del comercio internacional marítimo del país. Gracias a su importancia geoestratégica privilegiada se ubica en un punto focal de la actividad marítima y ha sido propuesto como distrito especial portuario.

Es así como esta investigación relata el contenido, la infraestructura y condición actual que tiene el Puerto de Buenaventura, así también como los principales productos que se exportan por medio de este como café, aguacate, banano, azúcares y mieles, entre otros. Aunque por este se evidencia más la entrada de mercancías provenientes del continente asiático que la salida de las mismas.

Posterior se describe los avances tecnológicos que se han desarrollado en el puerto, que contribuyen en gran medida a la mejora de los procesos logísticos que se realizan dentro de este, estos son un punto esencial, pues la efectividad logística de los puertos, es la base de la rentabilidad de los Tratados de Libre Comercio.

Palabras clave: Buenaventura, puerto marítimo, Colombia, exportaciones, importaciones, infraestructura, comercio internacional, logística.

Abstract

The port of Buenaventura has become an important district for the development of Colombia, because through it the largest movement of cargo of exports and imports is carried out in the field of the international maritime trade of the country. Thanks to its privileged geostrategic importance, it is located in a focal point of maritime activity and has been proposed as a special port district.

This is how the research relates to the content, infrastructure and current condition of the Puerto de Buenaventura, as well as the main products exported through the market such as coffee, avocado, bananas, sugar and honey, among others. Although by this the entrance of goods of the Asian continent is more evident than the exit of the same.

Later, the technological advances that have been developed in the port, which contribute to the improvement of the logistic processes that are carried out in the east, are described, these are an essential point, because the logistic effectiveness of the ports, is the base of the profitability of the Free Trade Agreements.

Keywords: Buenaventura, maritime port, Colombia, exports, imports, infrastructure, international trade, logistics.

Introducción

El presente artículo pretende analizar la importancia del puerto de Buena Ventura para Colombia y la región, se partirá de un párrafo descriptivo, donde se mencionan los puertos actuales que se encuentran en función en el país e indica las operaciones que en ellos se ejecutan, sin dejar de lado el de Buenaventura.

El artículo se desarrolla en cuatro capítulos , el primero detalla las zonas portuarias de Colombia y el proceso logístico que se realiza en ellas, para pasar en el capítulo dos a revisar la reseña histórica de este puerto y sus comienzos, en el tercer capítulo se acierta con una descripción sobre la relevancia económica que tiene el puerto para Colombia y un capítulo final en el que se pretende hacer un análisis de la balanza comercial del puerto; sobre los productos y el capital que allí se mueve.

El rastreo de los temas propuestos, se realizaron por medio de fuentes como pro Colombia y el Banco de la Republica, además de tesis realizadas sobre los temas; se complementa con información de personal de la naviera *Mol*.

Desarrollo del tema

Colombia cuenta con una capacidad portuaria de 10 puertos en total, 8 de ellos en la zona caribe y 2 en la zona del pacifico, siendo algunos de ellos los más importantes y con mayor movimiento y operación tanto de importación como de exportación, Colombia también se ha vuelto cardinal por su operación de trasbordos, es decir cargas que van en tránsito aduanero, pero con destino final a otros países. En el caribe los puertos principales son Cartagena con 3 de las terminales con mayores volúmenes de carga de entrada y salida, Barranquilla también cuenta con varias terminales siendo la sociedad portuaria más importante al igual que el de Santa Marta, cabe resaltar que Urabá es un puerto aún muy artesanal y la operación que realiza es en fondeo ya que no se cuenta con plataformas o muelles para el cargue y descargue de los contenedores, toda esta operación se realiza en altamar donde se tiene un buen calado para las operaciones de los buques; sin embargo a futuro este puerto emprende su construcción para hacer realidad finalmente a puerto Antioquia ya que esto beneficia a un buen número de empresas cercanas a él en diferentes departamentos, en el pacifico se halla el puerto de Buenaventura, reconocido como el de mayor movimiento por encima de Cartagena que es el segundo a nivel Colombia, pues por este ingresan los grandes volúmenes de Asia para Colombia.

Buenaventura puerto de mayor importancia en Colombia cuenta con 3 terminales importantes como son sociedad portuaria que es donde ingresa el mayor volumen ya que la mayoría de navieras ingresan por este terminal, *Tc Buen* donde el socio mayoritario es la naviera más grande del mundo como es *Maersk* y el nuevo terminal *Agua Dulce* donde por el momento solo arriba la naviera *MSC (Mediterranean shipping Company)*, sin embargo muchos de los navieros dicen que el mercado de Colombia no crece y sigue siendo el mismo, solo que distribuido en todas las terminales portuarias, es decir que no es tan viable la creación y construcción de nuevas terminales portuarias ya que se tiene el mismo volumen de carga, en lo que si se ha crecido bastante es en la parte de trasbordos pues Cartagena mueve el 40% de la carga en tránsito.

La mayoría de los puertos colombianos son multipropósitos es decir que un gran porcentaje de estos maneja carga contenerizada seca y refrigerada, algunos de ellos también manejan carga *Ro-Ro* es decir carga autopropulsada como carros, camiones y maquinaria que puede rodar por si sola y otros de ellos manejan netamente carga a granel como es el carbón, azúcar y líquidos.

Los puertos marítimos cumplen un papel importante en el desarrollo del país ya que el 85% de las importaciones y exportaciones se efectúan por esta vía, teniendo también en cuenta que dependiendo la época se hacen mayores movimientos que en otros, los principales productos que se movilizan en especial por Buenaventura es el café, aguacate y por Cartagena café, flores etc. hay temporadas mucho más altas que otras.

Los puertos con el pasar de los tiempos se han vuelto un poco más modernos en cuanto a sistemas informáticos y hace que la logística sea un poco más ágil y eficiente con un margen de error menor, sin embargo, falta mucho más para que estos puertos sean más flexibles en muchas cosas al igual que en trámites aduaneros.

La inversión en los mismos puertos debe ser parte fundamental del desarrollo de cada terminal, pues esto hace que este tenga mayor participación, la infraestructura es lo más importante, el espacio, los patios donde se almacenan los equipos, las bodegas, las oficinas, las grúas pórtico en buen estado etc. Todo esto hace que lleguen más líneas navieras y se puedan hacer mayores movilizaciones, uno de los puertos donde mayor inversión se ha hecho pese a su situación de seguridad es en Buenaventura y este sigue siendo el más importante para el comercio exterior en Colombia.

Contexto histórico de la zona portuaria de Buenaventura

Este capítulo trata sobre el contexto histórico del puerto de Buenaventura situado sobre el océano pacífico al sur oeste de Colombia en el departamento del valle, este puerto tiene una gran historia que cuenta cómo surgió su desarrollo y evolución para llegar a ser uno de los puertos con mayor importancia de Colombia, cuenta con 3 grandes terminales las cuales la mayoría son terminales privados SPRBUN, TCBUEN Y AGUADULCE

Este comienza con la llegada de Vasco Núñez de Balboa en 1515 a la Costa caribe, se dio origen a Buenaventura como población, aunque históricamente indican que no existió mucho interés por hacer de esta una ciudad. Se tenía la idea de buscar una

entrada hacia el interior del territorio, lo que marcaría por vario tiempo el destino del que es hoy uno de los más importantes puertos del país. (Pérez, 2007, p. 4)

Sin embargo se podría decir que es la puerta al ingreso de todas las cargas provenientes de lejano oriente, pues un gran porcentaje de importaciones son de estos orígenes; este puerto se inició con un solo muelle llamado *Sociedad portuaria regional de Buenaventura* y actualmente ya esta localidad cuenta con dos terminales más *Tc Buen* terminal privado y *Agua Dulce* que es el más reciente de todos donde actualmente solo atraca una línea naviera pero que promete ser igual o mejor que sociedad portuaria.

Durante el siglo XVI y parte del XVII no se pudo realizar ningún establecimiento de asentamientos poblacionales definitivos; por este motivo se suspendió toda actividad portuaria, lo que hizo ver a las autoridades caleñas la importancia que cobraba el funcionamiento del puerto para la ciudad de Cali. (Pérez, 2007, p. 4)

Empero para muchas regiones del país cercanos a este puerto el transporte terrestre puede ser un poco menos costoso y la operación desde planta más beneficiosa para algunas empresas.

Después de enfrentar varios obstáculos los caleños a mediados del siglo XIX optaron por realizar la reapertura del antiguo camino entre Cali y el puerto. Ya que para esa época la población de Buenaventura se encontraba en la isla de Cascajal, quienes sobrevivían por medio de la pesca y el cultivo de algunos productos agrícolas. (Pérez, 2007,p.5)

Aunque las condiciones en las que se encontraba la poblacion no eran las mejores, ellos seguian en una lucha continua con la intencion de continuar con la construccion del puerto, puesto que sabian que era un plus para el desarrollo de la ciudad y de su economia; sin embargo,

Para finales del siglo XIX, a pesar de todos los esfuerzos por convertirla en una ciudad desarrollada, algunos de los visitantes extranjeros mencionaron que de no ser por su potencial portuario esta población “es sencillamente una agrupación de chozas infelices edificadas sobre pilotes”. Aunque su potencial portuario no estuvo

en duda, e incluso se podía ver a futuro a Buenaventura como una ciudad prospera, (Pérez, 2007,p.6)

Hoy por hoy esta ciudad sigue siendo una ciudad sub-desarrollada, en recreación, salud y educación, muchas de las personas nacidas en buenaventura para poder asistir a importantes universidades o a clínicas donde se puedan realizar exámenes médicos tienen que trasladarse a la ciudad de Cali.

Igualmente se tienen grandes dificultades y limitaciones geográficas para edificarla. Sus carreteras no se encuentran plenamente terminadas y se sufre mucho por el tema de traslado de cargas por los múltiples deslizamientos de tierras.

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura para diciembre del 2012 contará con el Sistema de Inspección Simultánea SIIS, las 24 horas del día; con esto se acabaron los afanes a las cinco de la tarde y se implementa un método que agiliza la inspección de la mercancía en cuestión de horas –lo que antes se tardaba dos días– porque todos los organismos, Dian, Policía Antinarcóticos, Invima y el ICA, estarán en el mismo sitio, física y virtualmente.

De Buenaventura debe pasar para los otros puertos esta herramienta que permite reducir en tiempo y costo la operación, porque ya no será necesario salir a buscar cada entidad de control para inspeccionar la carga. (Caicedo Correa, 2012, párr. 3)

La SIIS (Sistema de Inspección Simultanea) se implementó con el fin de evitar contaminación a las cargas tanto de importación como de exportación, esta herramienta es un tipo de escáner sin necesidad de realizar la apertura de los contenedores, para evitar la manipulación de ciertos productos y no lleguen en mal estado a su destino final.

La efectividad en los puertos y su logística (transporte) es la base fundamental para que surja la rentabilidad que se da al realizar los Tratados de Libre Comercio.

Figura 1. Imagen ubicación geográfica de Buenaventura



Nota: fuente tomada de <https://www.ecosia.org/images?q=ubicacion+geografica+puerto+buenaventura>

Relevancia económica que tiene el puerto de buenaventura para Colombia

En este puerto se desarrollan los principales ejes logísticos para la movilización de cargas tanto internas como externas, ya que estos hacen parte fundamental del transporte marítimo el cual cuenta con una participación del 80% de las mercancías que se comercializan en todo el mundo, porque en comparación a los demás medios de transporte suele ser el más económico y el de mayor capacidad de carga, El puerto de Buenaventura por su excelente ubicación geográfica es primordial para cargas provenientes de Asia, uno de los mercados principales para Colombia, pues sus fletes son muy económicos, aunque actualmente por su poco espacio en los buques debido a las múltiples fusiones entre navieros, los fletes son fluctuantes por temporadas; agregando más información este puerto está ubicado en el centro del mundo lo que facilita tener conexión con otros puertos importantes por contar con diversas rutas, actualmente es uno de los puertos colombianos donde se genera el mayor movimiento de carga en tránsito (trasbordos).

Según Pérez “El puerto de Buenaventura es el de mayor participación en el comercio exterior, representando cerca del 50% de la carga nacional, especialmente en cuanto a volumen de importaciones.” (Martínez, 2014,p.11)

Haciendo referencia a las importaciones, la mayoría son provenientes del continente de Asia, es el segundo socio comercial más significativo de Colombia después de Estados Unidos; por esta razón se dice que en el Puerto de Buenaventura no se mueven solo *Teus* (contenedores), si no que se mueve dinero por el gran volumen de mercancías de valor que ingresan por este y que generan altos ingresos en la economía del país. En comparación a los demás puertos que pertenecen al país, dentro de los cuales circulan *Teus* en gran volumen, pero generalmente sin carga tanto de entrada como de salida.

Asimismo, el autor indica que,

Dentro de las Sociedades Portuarias Regionales, el puerto de Buenaventura sobresale por su importancia en el comercio exterior del país. A través de las SPRS se movilizaron, en el 2005, 17,4 millones de toneladas, de las cuales Buenaventura participó con el 44%, movilizandando más de 7,5 millones de toneladas de carga. En segundo lugar, se encuentra Santa Marta con una participación del 21,8%, y Cartagena y Barranquilla con una participación similar cercana al 16%. El puerto de Tumaco es el de menor participación en la movilización de carga con apenas 103.749 toneladas que representan apenas el 0,6% del total. (Martínez, 2014, p. 12)

“Para la economía nacional es particularmente importante el puerto de Buenaventura, si se tiene en cuenta que de las más de 7,5 millones de toneladas que movilizó en el 2005, el 70% estuvo representado en importaciones”. (Martínez, 2014,p.13)

Balanza comercial del puerto de buenaventura (productos y dinero)

El puerto de Buenaventura tiene una gran ventaja frente a los demás puertos con los que cuenta el País, debido a la variedad de rutas marítimas con las que cuenta puede conectar alrededor de 2500 puertos a nivel mundial, esto hace que en Buenaventura se vea más el movimiento de flujos económicos para el país, por la cantidad de mercancías que en este se mueven tanto de exportaciones como de importaciones.

Dentro de los productos importados a través de este puerto se encuentran: trigo, maíz, productos químicos inorgánicos, láminas metálicas, soya, acero y otros productos químicos industriales, el café también el cual ha tenido en la actualidad un papel importante, Según el país de origen de estas mercancías se destacan: Argentina, Chile, Perú, Canadá y China, que en conjunto representan el 58% del total de importaciones. Los demás países proveedores de mercancías son Ecuador, Japón, México, Hong Kong, Venezuela y Panamá. (Martínez, 2014,p.13)

Vale la pena mencionar que Colombia ha obtenido un incremento en sus exportaciones, pues ya no depende de un sector primario (agrícola), si no que hoy en día se está comercializando productos como: farmacéuticos, metalmecánicas, textiles, plásticos y cauchos, entre otros. Su ubicación estratégica dada su proximidad con las principales rutas de comercio internacional permitirá un aumento progresivo del transporte de mercancías, catalogándose no solo como puerto concentrador de carga sino a su vez como punto de transbordo. (Martínez, 2014,p.30)

Tabla 1. Exportaciones por el puerto de Buenaventura

EXPORTACIONES POR EL PUERTO DE BUENAVENTURA	
PRODUCTO	CANTIDAD (Kg)
AZÚCAR	780
AÑIL	3.574
CAUCHO	77.419
QUINA	402.108
TABACO	1.112.563
TOTAL	1.596.444

Nota: fuente tomado de (Ducon Fonseca, 2010 p. 78)

Como se evidencia el producto que en años pasados represento un mayor movimiento para el puerto de Buenaventura en exportaciones fue el *tabaco*, seguido de los demás como quina, caucho, añil y azúcar, pero uno de los productos que tiene un papel importante en la actualidad es el café demandado principalmente por *ASIA* y *USA* con una representación del 20% de las exportaciones de Colombia, este puerto se ha vuelto experto en el tratamiento del café y los llenados dentro del terminal del mismo.

El cuadro que a continuación se relaciona es el comprobante de que el puerto de Buenaventura es el de mayor movimiento en Colombia, tanto en importación como en exportación desde el año 2002 en comparación a los demás.

Tabla 2. Cuadro comparativo movimiento carga por sociedades portuarias regionales 2002-2006

CUADRO COMPARATIVO MOVIMIENTO CARGA POR SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES 2002—2006- Unidades TON				
AÑO	SOCIEDAD PORTUARIA	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTALES
2002	BARRANQUILLA	1.846.997	389.609	2.236.606
	BUENAVENTURA	5.110.988	2.385.064	7.496.052
	CARTAGENA	850.371	789.822	1.620.193
	SANTA MARTA	958.538	1.551.935	2.510.473
	TUMACO	3.367	44.315	47.682
	TOTAL	8.770.261	5.140.745	13.911.006
2003	BARRANQUILLA	2.121.855	743.692	2.845.547
	BUENAVENTURA	4.881.027	2.724.157	7.585.184
	CARTAGENA	969.559	905.370	1.774.929
	SANTA MARTA	1.197.206	2.069.131	3.266.337
	TUMACO	7.456	45.967	53.423
	TOTAL	9.057.103	6.468.317	15.525.420
2004	BARRANQUILLA	1.873.283	1.786.966	3.662.249
	BUENAVENTURA	5.168.008	2.286.170	7.454.178
	CARTAGENA	1.265.928	1.390.603	2.656.529
	SANTA MARTA	1.462.568	2.505.269	3.967.837
	TUMACO	6.385	37.457	43.842
	TOTAL	9.776.170	8.008.465	17.784.635
2005	BARRANQUILLA	2.169.267	782.050	2.951.317
	BUENAVENTURA	5.412.071	2.258.780	7.670.851
	CARTAGENA	1.439.342	1.460.481	2.899.823
	SANTA MARTA	1.339.629	2.464.934	3.804.563
	TUMACO	30.344	73.404	103.748
	TOTAL	10.390.653	7.039.302	17.430.302
2006	BARRANQUILLA	2.558.849	1.029.642	3.588.491
	BUENAVENTURA	6.309.639	3.307.247	8.816.886
	CARTAGENA	1.775.950	7.756.781	3.532.731
	SANTA MARTA	1.530.692	2.748.054	4.278.745
	TUMACO	22.230	65.819	88.048
	TOTAL	12.197.360	7.907.543	20.104.903

Fig. 3

Tomado

<https://scholar.google.es/scholar?hl=es&q=BALANZA+COMERCIAL+DEL+PUERTO+DE+BUENAVENTURA+&btnG=&lr=>

de:

Conclusiones

- El puerto de Buenaventura se ha convertido en parte fundamental en la historia empresarial y comercial de Colombia, ya que es uno de los puertos que recobra importancia por su ubicación geoestratégica para la entrada y salida de mercancías, lo que representa un alto porcentaje en la economía del país.
- Este puerto ha sido víctima de la contaminación de cargas constantemente debido a su estratégica ubicación.
- El gobierno realiza millonarias inversiones y nuevas modificaciones que han contribuido en gran medida al mejoramiento de las instalaciones, de la seguridad, de vías y al fortalecimiento tecnológico del puerto.
- Contribuir al crecimiento y desarrollo del puerto de Buenaventura lo hace ser mucho más competitivo en materia de infraestructura y operatividad logística.
- Buenaventura es el único puerto que ha implementado la herramienta Siis (Sistema de Inspección Simultánea) que le permite a los comerciantes minimizar los tiempos de las operaciones que ejecutan dentro del puerto.
- Para las navieras y comerciantes, se convierte en un foco logístico y estratégico, por su ubicación geográfica, además tiene conexión con el lejano Oriente.

Referencias

- Caicedo Correa, J. A. (19 de Agosto de 2012). *Los puertos colombianos y el TLC*. Obtenido de El Heraldo: <https://goo.gl/jDxXCM>
- Ducon Fonseca, L. J. (2010). *Análisis de la situación de los flujos comerciales (importaciones y exportaciones) por el puerto de Buenaventura, generado por la dinámica del APEC*. Obtenido de <https://goo.gl/W3FbqC>
- El Espectador. (18 de abril de 2016). *Sociedad Portuaria de Buenaventura creció 3,9% en el primer trimestre*. Obtenido de <https://goo.gl/reqNkV>
- Martínez, J. F. (2014). *Estudio de competitividad del puerto de Buenaventura en la cadena productiva del trigo. (Tesis de pregrado)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Obtenido de <https://goo.gl/HK3GD8>
- Pérez, G. J. (2007). *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. Cartagena: Banco de la República. Obtenido de <https://goo.gl/hvKBvk>