

January 1995

## Un Desarrollo al Lado de la Historia

Dr. Efraín Cepeda Sarabia

*Universidad de La Salle, Bogotá, revista\_uls@lasalle.edu.co*

Follow this and additional works at: <https://ciencia.lasalle.edu.co/ruls>

---

### Citación recomendada

Cepeda Sarabia, D. (1995). Un Desarrollo al Lado de la Historia. Revista de la Universidad de La Salle, (21), 21-26.

This Artículo de Revista is brought to you for free and open access by the Revistas de divulgación at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Revista de la Universidad de La Salle by an authorized editor of Ciencia Unisalle. For more information, please contact [ciencia@lasalle.edu.co](mailto:ciencia@lasalle.edu.co).

# VÍAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO:

## Un Desarrollo al Lado de la Historia

---

*Dr. EFRAÍN CEPEDA SARABIA*

*Senador de la República N.F.D.*

*Vicepresidente Comisión IV.*

### El Puerto de Barranquilla: Pasado y Presente

**H**ablar de las vías de comunicación del Departamento del Atlántico, significa hacer referencia a la historia de su capital Barranquilla, la cual "surgió y creció como lo hacen los conglomerados de generación espontánea, sin ningún plan, y bajo la influencia de factores que se cruzan para configurar su textura. El ambiente físico y la acción humana se conjugaron para dar nacimiento al primer núcleo poblacional, que avanzó descomponiéndose y recomponiéndose en un largo proceso donde jugó lo étnico, lo económico y lo social." (1) Todo esto se dio al lado de la cálida desembocadura del río Magdalena, donde creció y se desarrolló el primer grupo de pobladores del hoy distrito portuario y marítimo de Barranquilla.

---

(1) ZAMBRANO Milton, El desarrollo del Empresariado en Barranquilla (1880-1945). Trabajo para optar el título de Magister en Historia, Universidad Nacional de Colombia, Barranquilla, 1994, págs. 16 y 17.

Por eso, podemos decir sin temor a equivocarnos, que la historia de Barranquilla, y con ella el desarrollo de las vías y medios de transporte, están asociados desde el siglo pasado, a nuestra vinculación portuaria con el comercio exterior, sobre la base de las ventajas naturales y comparativas que nos ofrece la posición estratégica de ser punto de unión entre el mar Caribe -hacia el cual nos unimos con el océano Atlántico- y el río Magdalena.

carril de Bolívar y el muelle de Puerto Colombia, en el siglo diecinueve, y la apertura de Bocas de Ceniza, en el siglo veinte, marcaron las etapas en el crecimiento comercial de la ciudad, hasta convertirla en el primer puerto marítimo y fluvial de Colombia. (2).

Por excelencia el puerto de Barranquilla mantuvo un desarrollo en alza hasta los años cincuenta, lo cual estaba relacionado con la vocación exportadora y de constante apertura hacia el



*Plano de ubicación urbanística y vías de acceso al terminal.*

Dicha situación, a decir del historiador Eduardo Posada Carbó, "vino a consolidarse con los adelantos en los medios de transporte y comunicaciones que le dieron a Barranquilla, un puerto natural que se desarrolló a la orilla de la arteria fluvial más importante de Colombia, acceso al Mar Caribe. Las construcciones del Ferro-

mercado internacional por parte de la industria local y nacional. Esto había permitido que el río Magdalena también se encontrara como una vía de comunicación que era aprovechada por los bajos costos que entonces ofrecía el transporte fluvial entre Barranquilla y el centro del país. Dicha situación se acabó, cuando la economía

(2) POSADA CARBO Eduardo, Una invitación a la Historia de Barranquilla, Fondo Editorial CEREC y Cámara de Comercio de Barranquilla, Bogotá, 1987, pág. 14.

colombiana entró a “desarrollarse” bajo el modelo cepalino de la sustitución de importaciones y el predominio del monocultivo cafetero.

Sobre el particular señala el historiador Milton Zambrano: “Barranquilla, que había surgido como centro portuario gracias a su ubicación sobre el río Magdalena, fue condenada a perder su liderazgo a manos de Buenaventura, que se articuló más fácilmente a la economía cafetera y se convirtió, por tanto, después de 1945, en el primer puerto nacional. Ya en 1941 el 58% de nuestras exportaciones de café salían por el Ferrocarril del Pacífico y por Buenaventura rumbo al mercado mundial. Si de 1895 a 1930 la vía preferida para sacar el café era el río Magdalena hacia Barranquilla, en el período que va de 1930 a 1948 lo fue Buenaventura”.(3)

Lo anterior se vio complementado con los altos costos laborales, las distorsionadas tarifas, las demoras de los barcos en el puerto, la interrupción del servicio, los bajos rendimientos operativos, la competencia restringida y la reserva de carga. A lo cual hay que agregarle los problemas de sedimentación del río Magdalena, ocasionados por el descuido nacional hacia nuestro río madre, y lo que repercutió en el canal de acceso al puerto de Barranquilla, agravando su crisis en los años ochenta.

(3) ZAMBRANO Milton, Op. cit., pág. 52.

(4) Ver: HOMMES Rudolf y otros, Una Apertura hacia el Futuro - Balance Económico 1990 - 1994-, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Departamento Nacional de Planeación, Santafé de Bogotá, 1994.

## **El Puerto de Barranquilla en tiempos de la apertura: características**

Hoy la situación del puerto de Barranquilla parece ser diferente, ya que con base en el decreto Ley 1 de 1991, a través del cual se liquidó Colpuertos y se dio paso a la privatización de los puertos del país, constituyéndose en nuestra ciudad la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A., como una sociedad de economía mixta con amplia participación del capital privado, la cual hasta la presente ha venido rescatando el ímpetu comercial e industrial que en otros tiempos tuvo la Puerta de Oro de Colombia, lo cual a juicio del exministro de Hacienda y Crédito Público Rudolf Hommes se ha logrado gracias a las reducciones importantes en las tarifas, incrementos en la productividad y reducción de permanencia de los buques en el puerto. (4)

El puerto de Barranquilla como tal se encuentra, está situado a 22 kilómetros del océano Atlántico sobre el río Magdalena, el cual desemboca a 11 6' 54" latitud norte y 71 51' 36" longitud oeste, en la costa norte colombiana.

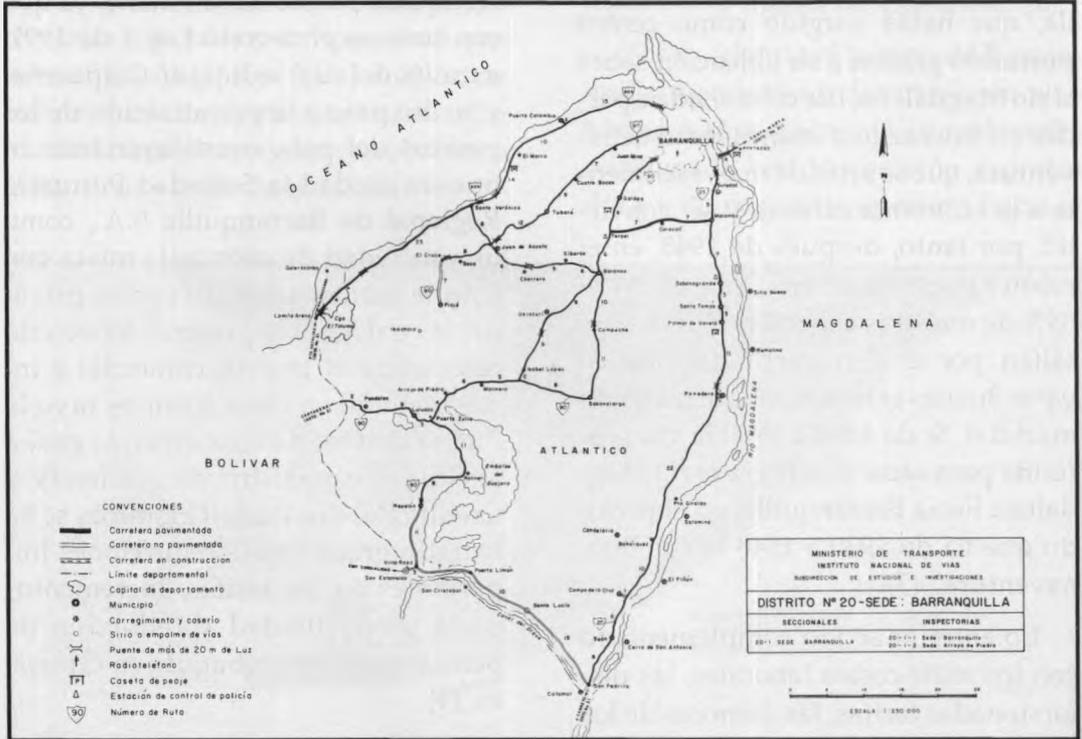
El puerto está ubicado en la margen derecha del río Magdalena, esta posición le confiere la cualidad de puerto dual. Su mercancía entra por el mar y por el río.

Esa misma mercancía puede ser distribuida al resto del país en menos tiempo y a menor costo.

Para sus servicios, el puerto de Barranquilla cuenta con:

cargue puede efectuarse con mayor facilidad y rapidez, lo que se traduce en ahorro para los usuarios.

Previendo cualquier situación anómala, tanto la sociedad portuaria como las autoridades y gremios del depar-



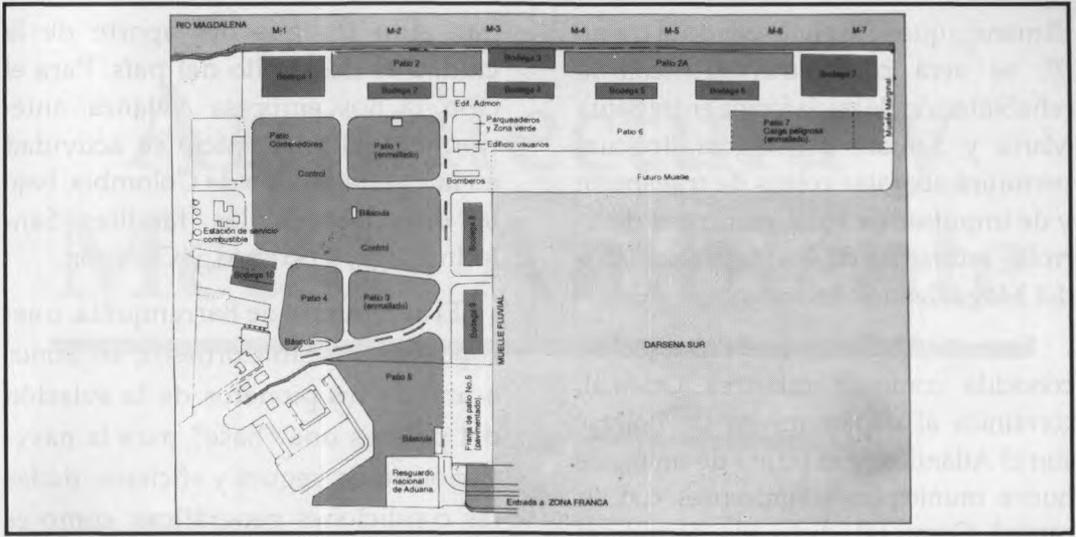
*Distrito No. 20 - Sede: Barranquilla*

- 36.000 mts<sup>2</sup> de bodegas.
- 180.000 mts<sup>2</sup> patios pavimentados.
- 500.000 mts<sup>2</sup> en la dársena sur.
- 1.058 mts. lineales muelle marítimo.
- 550 metros lineales muelle fluvial.

En total, son 1.029.000 metros cuadrados de extensión, los que tienen las instalaciones del terminal marítimo y fluvial de Barranquilla, lo cual lo coloca en ventaja, pues el cargue y des-

tamento del Atlántico y su capital Barranquilla, así como los parlamentarios que hemos venido luchando por el desarrollo de nuestra región, exigimos a las autoridades nacionales que respondieran por las obras civiles necesarias para mantener en óptimas condiciones el puerto de la ciudad, y es así como hasta la presente se han venido realizando las siguientes obras:

- La construcción y adecuación del dique direccional.



*Puerto de Barranquilla: Planta General*

- Rehabilitación del tajarar oriental de Bocas de Ceniza.
- Rehabilitación del terminal y mantenimiento y operación de dragado y adecuación de instalaciones.
- Dragado de canales de acceso.

Con las anteriores obras, y el manejo de la iniciativa privada, el puerto de Barranquilla ha venido dando frutos positivos por el desarrollo del departamento y la ciudad, en momentos en que la apertura económica se sigue manteniendo como gran política pública del Estado colombiano.

Lo anterior se complementa con la Zona Franca de la ciudad, la cual se encuentra ubicada al lado del puerto, lo que permite una mayor facilidad comercial para quienes hacen uso de estos dos servicios. Al igual que el puerto, la Zona Franca viene siendo manejada por el sector privado, demostrando un trabajo eficiente y eficaz para el desarrollo de la ciudad y

principalmente de los usuarios.

## La comunicación terrestre de Barranquilla

A nivel terrestre Barranquilla se comunica con la Costa Atlántica y con el país en general a través de tres importantes vías. A saber:

**El tramo 07 Barranquilla-Río Magdalena (Pontazgo)**, que conduce a la ciudad de Santa Marta, a través de la población de Ciénaga en el departamento del Magdalena. Precisamente, la carretera Barranquilla - Ciénaga fue dada en concesión por el Ministerio de Transporte a una firma privada, para que se encargue de su rehabilitación y mantenimiento. Esta vía comunica a la ciudad de Barranquilla con los departamentos del Magdalena, Cesar, Guajira, los Santanderes, Cundinamarca, Boyacá y la Orinoquía colombiana.

El manejo que se le viene dando al tramo 07, se verá complementado con la rehabilitación de la vía férrea entre Santa Marta y Santafé de Bogotá, lo cual permitirá abaratar costos de transporte y de impulsar de igual manera el desarrollo industrial de los departamentos del Magdalena y Atlántico.

**La ruta 25 Calamar-Barranquilla**, conocida como la carretera Oriental, comunica al departamento de Bolívar con el Atlántico, y es punto de unión de nueve municipios atlanticenses con su capital. Como tal, dicha vía permite el desarrollo agrícola del Atlántico, al tiempo que facilita el transporte de personas que se movilizan hacia Barranquilla, y es también punto de unión con los departamentos de Córdoba, Sucre, Antioquia y los del Viejo Caldas.

**La ruta 90**, comunica a **Barranquilla** a través del municipio de **Sabanalarga**, con Bolívar. Hasta la presente es la vía que permite el enlace entre el Atlántico y Antioquia y la cual también abre espacios de comunicación con el Viejo Caldas y el Occidente del país. Pero el avance que ha venido teniendo la llamada carretera al Mar, o ruta 90A, va a permitir que la comunicación entre Barranquilla y Cartagena se haga más rápido y a menor costo.

## **El aeropuerto de Barranquilla, seguro y eficiente**

Al igual que el puerto, el aeropuerto de Barranquilla, y con este, la aviación,

han sido testigos del aporte de la ciudad al desarrollo del país. Para el caso, la hoy empresa Avianca, anteriormente Scadta, inició su actividad en la Puerta de Oro de Colombia, bajo la dirección de las familias Santodomingo, Cortissoz y Obregón.

El aeropuerto de Barranquilla, o aeropuerto Ernesto Cortissoz, en honor a uno de los pioneros de la aviación del país, es una "base" para la navegación aérea, segura y eficiente, dadas las condiciones geográficas, como es el estar al nivel del mar, no ser zona de fuertes vientos y estar ubicado en un sitio no poblado. Dichas características han quedado demostradas a lo largo de los años, y el no haber contado hasta la presente con ningún accidente aéreo que lamentar. Igualmente hay que señalar, que el aeropuerto de Barranquilla complementa su situación con la posición estratégica de la ciudad, lo cual permite una buena comunicación entre esta y los países de Centroamérica y el Caribe, así como con los Estados Unidos, y Europa.

En la actualidad el departamento del Atlántico, su capital Barranquilla, con el apoyo del sector privado, la dirigencia política y el impulso estatal a la modernización de la infraestructura física del país, sigue su marcha por el sendero del progreso económico. Todo lo cual se debe reforzar en la medida que la ciudad se constituya en el epicentro de la apertura económica. ♦