

January 1995

## Hacia un Futuro Portuario

Dr. Indalecio Dangond Baquero

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

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

---

### Citación recomendada

Dangond Baquero, D. (1995). Hacia un Futuro Portuario. Revista de la Universidad de La Salle, (21), 73-76.

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).

# Hacia un Futuro Portuario

---

Dr. INDALECIO DANGOND BAQUERO  
Director Planeamiento Portuario  
SUPERINTENDENCIA GENERAL DE PUERTOS

*"Se acepta que un puerto sea viejo, pero es inaceptable que sea un puerto atrasado; lo primero lo rigen los calendarios, lo segundo lo deciden los hombres".*

ALBERTO FUJIMORI  
Presidente República del Perú.

**E**l creciente proceso de internacionalización de la economía, tiene como desenlace natural un crecimiento importante de los negocios interfronterizos. Esto ha impulsado a países en vía de desarrollo a buscar la manera de optimizar sus niveles de desempeño, para encarar de la mejor forma los retos que impone la agresiva competencia internacional.

En Colombia, la apertura económica ha generado grandes modificaciones en el sector del transporte, la privatización de los puertos y la eliminación de la reserva de carga, son importantes reformas que han influido directamente en la actividad de comercio exterior.

Con el actual régimen de libre comercio marítimo, como consecuencia del desmonte de la política de protección, el país goza de total libertad de acceso a los puertos. Esta situación, ha propiciado el interés por parte de las navieras extranjeras, para

ofrecer su servicio desde o hacia Colombia, ampliando las posibilidades de los empresarios colombianos de abordar el mercado internacional, en condiciones de libre competencia para el transporte de carga.

Continuamente llegan nuevas navieras, ofreciendo servicios directos, hacia destinos que antes no eran siquiera contemplados como posibles mercados para productos de exportación. Hoy en día, contamos con servicios de transporte marítimo de carga desde Colombia hacia más de trescientos puntos de destino en el mundo.

Hay que contemplar al puerto como un todo en donde están integrados los actores que participan en esta actividad. El servicio final, debe ser percibido como un todo que englobe a organismos públicos y privados. En este sentido, el nivel de satisfacción se encuentra vinculado al modo de trabajar de organismos públicos como la DIAN, los servicios de sanidad, capitanías de puertos, etc; como también depende igualmente del nivel alcanzado por las sociedades portuarias, operadores portuarios, etc.

En otras palabras, en su valoración sobre los puertos en Colombia, el usuario con sede en Miami, Barcelona, Tokio o Hong Kong, se atiende al con-

junto del servicio recibido, con independencia de los diversos agentes concretos que participan en su prestación. Así, las deficiencias de cualquiera de éstos agentes que participan en el servicio prestado por cualquiera de nuestros puertos colombianos, no son observadas por el usuario como un defecto particular del señor X, sino como un mal servicio recibido de nuestros puertos.

La percepción de estas realidades por parte de la Superintendencia General de Puertos, y de todos los agentes implicados en el sector, con-

duce de un modo natural, la conveniencia de que ésta entidad pase a liderar un proceso de coordinación y renovación, contemplado a nivel del conjunto del sector. La Superintendencia General de Puertos es un elemento dinamizador de la economía y por ende, de la actividad portuaria.

El objeto de éste proceso, es de alcanzar de un modo permanente unos elevados niveles de fluidez de las mercancías a su paso por el puerto, de modo que los terminales marítimos colombianos, sean realmente una puerta ágil de entrada y salida de las mercancías. Que los productos transportados, pasen prácticamente volando por los puertos colombianos.

---

*" Hay que contemplar al puerto como un todo en donde están integrados los actores que participan en ésta actividad."*

---

Para ello, los organismos públicos y el sector privado tienen que comprometerse en esta dinámica de cambios de procedimientos. Los servicios de inspección aduanera y de sanidad, como los otros entes públicos que participan en la actividad portuaria, tienen que entender que los tiempos actuales solicitan respuestas más ágiles que las dadas anteriormente, y ten-

ha impartido instrucciones con el fin de aprobar medidas para la agilización de las mercancías a su paso por el puerto. La aplicación de dichas medidas, aportarán importantes cambios en toda la actividad operativa portuaria, sobre todo en lo referente a los procedimientos de inspección y gestión de los organismos estatales que actúan en los puertos.



drán que aceptar bajo su propia responsabilidad el reto de modernizar sus sistemas operativos, como lo vienen haciendo las Sociedades Portuarias Regionales, con respecto a sus infraestructuras y equipos.

El gobierno colombiano, es consciente de esta realidad, por lo tanto,

Con el desarrollo de la contenedorización cuyo tráfico representa el 75% de la carga a nivel mundial, y su crecimiento promedio anual de 6.3%, el transbordo y la carga de transferencia ha tomado prominencia de tal forma, que un buque portacontenedor grande de hoy, tiene 5 o 6 veces la capacidad

del buque de carga general más importante de hace 40 años.

Es notorio, el crecimiento en el tamaño de los buques portacontenedores, desde 500 contenedores de 20 pies en los años 1960 hasta los máximos actuales de 4500 contenedores de 20 pies, como los Panamax de la Naviera Evergreen y los Post-Panamax de American President Line, quienes fueron los primeros en romper esta barrera.

Para el naviero importante, el transbordo ofrece la posibilidad de mejorar sus ganancias por medio de la maximización del tiempo navegando de la utilización de su espacio a bordo.

Para el usuario, el exportador-importador, ofrece la posibilidad de servicios más frecuentes y confiables, especialmente en los puertos menores.

El transbordo y la carga por transferencia necesariamente implica el doble manejo, por eso tiene su atractivo para los puertos del mundo. Para el puerto de transbordo ofrece más negocio, doble manejo y la posibilidad de ofrecer servicios de valor agregado. Para el puerto menor, ofrece al menos la posibilidad de seguir en negocio y sin las inversiones a importantes necesarias para la recepción de buques grandes.

Existen muchos puertos ahora que disfrutan el negocio adicional que ofrece el transbordo y la transferencia.

En el lejano oriente, tenemos los ejemplos impresionantes de Singapur y Hong Kong, además, los puertos de Malasia, Tailandia y ahora Taiwán con la reciente decisión anunciada por las autoridades chinas de permitir la consolidación de carga china en puertos taiwaneses.

En el Mar Mediterráneo, existen transbordos importantes en Algeciras con la costa oeste de Africa y de Malta. Malta, es un caso importante, no obstante de ser una isla con poca carga nacional, ha llegado ha desarrollar un negocio del transbordo, de aproximadamente 250.000 contenedores de 20 pies al año. En Europa del norte, existe el transbordo del puerto de Rotterdam a las islas Británicas y a Escandinavia; además, de Hamburgo a los países comunistas.

En el caribe, existen alrededor de 3 millones de toneladas de carga que sufre un transbordo antes de llegar a su destino final, distribuida entre Jamaica y Miami con más de 750.000 toneladas cada uno; Puerto Rico, Haina en República Dominicana y Cristóbal en Panamá con medio millón cada uno.

Las cifras indican que bajo ciertas circunstancias el transbordo y la carga por transferencia, podrían tener una razón económica. No obstante, existe mucha competencia y existirá más en el futuro. Es hacia ese mercado donde nuestros puertos deben estar encaminados. ♦